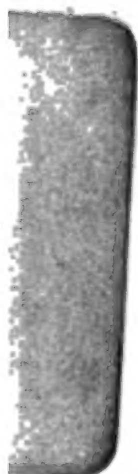
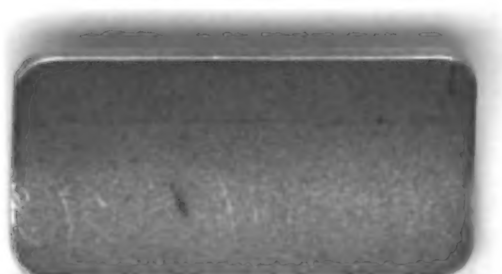
image
not
available





BIOGRAPHIE

MARITIME.

IMPRIMERIE DE E. DUVERGER,
rue de Verneuil, n. 4.

BIOGRAPHIE

MARITIME

OU

NOTICES HISTORIQUES

SUR LA VIE ET LES CAMPAGNES

DES MARINS CÉLÈBRES

FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

PAR M. HENNEQUIN

CHEF DE BUREAU AU MINISTÈRE DE LA MARINE

OUVRAGE DÉDIÉ

à S. A. R. Mgr le Prince de Joinville.

TOME TROISIÈME.

PARIS.

REGNAULT, ÉDITEUR,

RUE MONSIGNY, 3.

1837



Amiral TRUGUET,
Maréchal de France

BIOGRAPHIE
MARITIME.

TRUGUET

(LAURENT-JEAN-FRANÇOIS),

COMTE, PAIR DE FRANCE, AMIRAL, GRAND'CROIX DE L'ORDRE ROYAL ET MILITAIRE DE SAINT-LOUIS, GRAND'CROIX DE LA LÉGION-D'HONNEUR,

Né à [illegible]

Le père de Truguet, qui était chef d'escadre, le destinant au service de la marine, l'y fit entrer comme garde, et, par une faveur particulière, dès l'âge de douze ans. Sa première campagne, qui eut lieu en 1766, sous les ordres du marquis de Chabert, fut toute scientifique. A cette époque les ministres de Louis XV, dans le but de propager une haute instruction parmi les officiers de mer, avaient imposé aux gardes de la marine les mêmes examens que ceux exigés pour le génie et l'artillerie; le jeune Truguet les subit tous avec succès,

BIOGRAPHIE
MARITIME.

TRUGUET

(LAURENT-JEAN-FRANÇOIS),

COMTE, PAIR DE FRANCE, AMIRAL, GRAND'CROIX DE L'ORDRE ROYAL ET MILITAIRE DE SAINT-LOUIS, GRAND'CROIX DE LA LÉGION-D'HONNEUR,

Né à Toulon en 1754.

Le père de Truguet, qui était chef d'escadre, le destinant au service de la marine, l'y fit entrer comme garde, et, par une faveur particulière, dès l'âge de douze ans. Sa première campagne, qui eut lieu en 1766, sous les ordres du marquis de Chabert, fut toute scientifique. A cette époque les ministres de Louis XV, dans le but de propager une haute instruction parmi les officiers de mer, avaient imposé aux gardes de la marine les mêmes examens que ceux exigés pour le génie et l'artillerie; le jeune Truguet les subit tous avec succès,

et remporta plusieurs des prix fondés par le roi en faveur des gardes les plus instruits.

Pendant les années 1768 et 1769, il fit deux campagnes de guerre en Corse, et fut blessé dans l'attaque de l'île Rousse. Il assista ensuite au bombardement de Tunis par l'escadre aux ordres du comte de Broves, dont il était *garçon-major*. En 1769, il fut fait garde du pavillon, et fit, dans ce grade, quatre campagnes consécutives, dans l'archipel, contre les pirates qui infestaient ces mers.

Truguet fut nommé enseigne de vaisseau en 1773, et il fit, en cette qualité, plusieurs campagnes, entre autres une, en 1776, sur la frégate *l'Atalante*, que commandait le marquis de Chabert, et à bord de laquelle s'embarqua le comte de Choiseul-Gouffier. A peu près du même âge, ils se lièrent d'une étroite amitié et parcoururent ensemble la Grèce et l'Asie-Mineure. En 1778, la guerre ayant éclaté entre la France et l'Angleterre, Truguet reçut l'ordre de se rendre à Toulon pour y être employé dans l'armée navale destinée pour les Indes Occidentales. Il fit, sans désemparer, cette guerre d'Amérique si fertile en grands événements, et qui ne fut, en quelque sorte, pour lui qu'une seule et même campagne, sous les ordres des amiraux d'Estaing, Guichen, Grasse et Vaudreuil, qui commandèrent successivement les armées navales dans ces parages. Lors de l'expédition dirigée contre Sainte-Lucie par le comte d'Estaing (décembre 1778), Truguet commandait une compagnie de grenadiers; les colonnes de débarquement, mal guidées, s'égarèrent dans leur route, débouchèrent à la fois sur le même point sous le feu de l'artillerie anglaise, et furent foudroyées d'une manière si terrible qu'elles se virent forcées de se rembarquer précipitamment. Il par-

ticipa ensuite à l'attaque de l'île Saint-Vincent ainsi qu'à l'assaut de la Grenade (juillet 1779).

Au siége de Savannah (septembre 1779), Truguet, qui avait été fait lieutenant de vaisseau au mois de mars précédent, remplissait auprès du comte d'Estaing les fonctions de major, et lorsque l'assaut fut commandé il s'élança un des premiers dans les retranchements ennemis; mais le feu de l'artillerie des assiégés, qui prenait les assaillants dans presque toutes les directions, fut si vif et si bien nourri qu'il les obligea à la retraite, après leur avoir tué près de douze cents hommes. Le comte d'Estaing, qui dirigeait l'attaque, avait reçu deux blessures graves au bras et à la jambe. Par un hasard heureux, Truguet, qui l'avait perdu de vue dans l'action, le reconnut gisant parmi les morts et les blessés; réclamant alors le secours de deux grenadiers, il enlève son général du champ de bataille que sillonnaient encore les boulets et la mitraille. Dans le trajet ces deux grenadiers sont tués; il les remplace par deux autres, et, favorisé par un brouillard épais qui s'éleva tout à coup, il parvint enfin à le ramener au quartier de réserve que commandait le vicomte de Noailles. En récompense de la bravoure qu'avait déployée Truguet dans cette campagne, où il avait été blessé deux fois, le comte d'Estaing sollicita et obtint pour lui la croix de Saint-Louis, dont il le décora lui-même, au mois de février 1780. Cette distinction, qui ne s'accordait alors qu'à de longs services, fut d'autant plus honorable pour Truguet.

La paix, qui eut lieu en 1783, vint procurer à Truguet un repos qui lui était devenu nécessaire après une aussi longue campagne. A son retour en France on lui offrit du service dans les ports, mais cette sorte d'emploi ne pouvait convenir ni à son zèle ni à son activité.

Lorsque, en 1784, le comte de Choiseul-Gouffier fut nommé ambassadeur près la Porte-Ottomane, on l'autorisa à emmener avec lui des ingénieurs géographes, ainsi que des officiers d'artillerie et du génie maritime. A sa demande, on mit à ses ordres la corvette *le Tarleton*, dont il fit confier le commandement à Truguet. Ce bâtiment appareilla de Lorient au mois de juillet 1784, pour se rendre à Constantinople. Outre sa mission diplomatique, l'ambassadeur était chargé d'initier les Turcs dans l'art des fortifications et des campements, dans celui de la fonte des canons, des manœuvres de l'artillerie et de la construction des vaisseaux. Ces différentes parties furent confiées aux officiers spéciaux attachés à l'ambassade. Quant à ce qui concernait la tactique navale, les évolutions et la théorie de la navigation, le comte de Choiseul, qui avait su apprecier les talents et les connaissances de Truguet dans ces diverses branches de l'art nautique, le chargea de l'instruction des officiers de la marine ottomane sous ces rapports. Il composa alors un traité de manœuvres pratiques, et plus tard une tactique navale mise à leur portée. Ces deux ouvrages, traduits en turc, furent imprimés à Constantinople par les soins du vice-amiral commandant la flotte ottomane, homme très instruit. Truguet fut aussi chargé de lever des cartes marines, basées sur des observations astronomiques et liées par de grandes opérations trigonométriques, des mers de l'Archipel, de Marmara et de la mer Noire. Mais une mission plus importante et plus difficile fut bientôt après confiée aux soins et au zèle de Truguet. Louis XVI avait conçu la pensée d'obtenir des beys régnants en Égypte, ainsi que des princes arabes les plus puissants du désert, des traités de commerce et de transit de l'Inde par Alexan-

drie, Suez et la mer Rouge. Après des négociations longues et difficiles, il parvint à faire signer, au Caire, par ces divers beys et princes, des traités fondamentaux qui, en autorisant le commerce français dans ces mers, le mettaient en même temps à l'abri de toute insulte et de toute déprédation.

Pendant les délais et les lenteurs inséparables de toute négociation avec les Turcs, Truguet employa les loisirs que lui laissaient ces négociations à parcourir la Haute et la Basse-Égypte, en observant les produits, le commerce et les richesses que ce sol était susceptible de procurer à la nation qui saurait les mettre à profit, et il rédigea sur ces objets importants un mémoire qu'il adressa au roi[1].

Après avoir passé cinq années consécutives à Constantinople, Truguet revint en France au commencement de 1789. A son arrivée, il reçut de la part du roi et du ministre de la marine des témoignages de satisfaction sur la manière dont il avait rempli la mission qui lui avait été confiée. L'année suivante il reçut l'ordre de se rendre à Brest pour y prendre le commandement de la frégate *la Fine*, destinée à une mission particulière et secrète; mais sur les apparences d'une rupture avec l'Angleterre, cette mission fut contremandée. En 1791, Truguet obtint l'agrément du roi pour faire, en Angleterre, un voyage dont le but était d'augmenter et de perfectionner ses connaissances nautiques et administratives. Présenté au roi Georges III, il en reçut l'accueil

(1) Ce mémoire, qui avait pour but principal de démontrer les avantages d'une communication militaire et commerciale avec l'Inde, fut remis, en original, à Bonaparte lors de l'expédition d'Egypte, et ce général, à son retour en France, dit à Truguet qu'il l'avait lu avec le plus grand intérêt et consulté avec fruit.

le plus flatteur et le plus honorable; ce prince ordonna qu'on lui procurât toutes les facilités pour visiter les ports et les arsenaux du royaume, et Truguet put à loisir examiner les installations des vaisseaux anglais, faire des applications et des comparaisons des méthodes employées en Angleterre avec celles en usage dans les ports de France, et, pour un observateur habile, ces investigations ne furent point infructueuses. Il fut surtout frappé de la simplicité des rouages de l'administration anglaise, et des avantages résultant de l'institution du conseil d'amirauté.

Au mois d'avril 1792, à son retour d'Angleterre, Truguet, qui avait été fait capitaine de vaisseau à la promotion du 1er janvier de la même année, fut nommé contre-amiral *au choix du roi*, et peu de temps après il reçut l'ordre de se rendre à Toulon. A cette époque, la marine était dans un état complet de désorganisation; la majeure partie de ses meilleurs officiers avaient émigré, et le ministre de ce département avait déclaré au roi, dans un mémoire rendu public, qu'il lui serait impossible d'armer un vaisseau de ligne. Louis XVI, frappé de cet état de choses, manda près de lui Truguet dont on lui avait vanté le zèle, l'intelligence et l'activité, et le chargea d'organiser dans les divers ports les escadres qu'il avait résolu de réunir dans la Méditerranée. En effet, en moins de trois mois six vaisseaux furent armés à Rochefort, six à Brest et neuf autres à Toulon. A son appel tous les officiers qui avaient cru ne pas devoir quitter la France se rallièrent à lui; il en forma les états-majors de ces escadres. Trogoff prit le commandement de celle de Rochefort, et La Touche-Tréville fut nommé à celle de Brest. Le roi donna à Truguet le commandement en chef de ces forces, en le chargeant de les

réunir à Toulon. A son arrivée en ce port, il porta son pavillon sur *le Tonnant*, et s'occupa de détruire dans l'escadre l'esprit d'insubordination qui y régnait à cette époque au plus haut degré. Il y parvint par une fermeté basée sur la justice la plus sévère, et, en peu de temps, tous les symptômes d'effervescence et de révolte disparurent complétement.

A la fin du mois de septembre 1792, la Convention nationale ayant ordonné au général en chef Montesquiou d'agir hostilement contre la Sardaigne et de s'emparer de la Savoie, il détacha le général de brigade Anselme, qui commandait sous lui, avec ordre de se porter sur le comté de Nice, et de lier, autant que possible, ses opérations avec celles de l'escadre de Toulon. De son côté le contre-amiral Truguet, sorti de Toulon à la tête de neuf vaisseaux de ligne, se présenta, le 28 septembre, devant Nice. Il détacha aussitôt de son vaisseau une chaloupe parlementaire avec la mission de réclamer le consul français, qui avait cessé ses fonctions dès le commencement des hostilités contre la Savoie. Le général qui y commandait, intimidé de la menace faite par Truguet de diriger sur la ville le feu de ses vaisseaux et de la détruire, céda sans résistance et renvoya le consul français, qui s'embarqua sur le vaisseau amiral. Truguet, ainsi maître de la ville et du port de Ville-Franche, expédia un de ses officiers au général Anselme, qui était alors sur le Var, et, quelques jours après, ce général entrait dans Nice, que les troupes sardes avaient abandonné.

En quittant Nice l'amiral Truguet se rendit à Ville-Franche, où il embarqua sur son escadre neuf cents hommes de troupes, outre les deux mille qui s'y trouvaient déjà. Après s'être concerté de nouveau avec le

général Anselme, il se dirigea sur Oneille où il arriva le 28 novembre. Il y déploya tout l'appareil de ses forces afin d'effrayer le gouverneur de cette place, et de l'amener à se rendre par capitulation. Dans cette intention, l'amiral envoie, dans un canot parlementaire, son capitaine de pavillon Duchayla, et le charge de présenter aux magistrats de cette ville une proclamation dans laquelle ils sont invités à ouvrir leurs portes aux Français, s'ils veulent éviter les horreurs de la guerre. Le canot part, et à sa vue les habitants d'Oneille, assemblés sur le rivage, lui font des signaux pour l'engager à s'approcher.

Trompé par cette apparence bienveillante, Duchayla aborde avec confiance; mais à peine touche-t-il au rivage qu'une décharge de coups de fusils, tirés à bout portant, tue trois officiers, quatre matelots, blesse six autres hommes et Duchayla lui-même. Ce ne fut qu'avec les plus grandes difficultés que le canot parvint à s'éloigner, et tant qu'il fut à portée les habitants le poursuivirent à coups de fusils. Indignés d'une pareille lâcheté, les marins et les soldats demandent à grands cris qu'on en tire vengeance, et Truguet se détermine, quoique à regret, à user de ce droit terrible de représailles qui souvent frappe l'innocent sans atteindre le coupable. Il fait embosser ses vaisseaux sous la ville et la foudroie avec toute son artillerie. Le feu d'un petit fort qui la défendait fut bientôt éteint. Le lendemain, les troupes embarquées, auxquelles se joignent mille à douze cents hommes tirés des garnisons des vaisseaux, ainsi que cent matelots armés de haches d'armes, sont embarqués dans les chaloupes avec plusieurs canons de campagne. Au moment où elles s'éloignent l'escadre entière fait une décharge de son artillerie. A la vue de ces

préparatifs, les habitants d'Oneille effrayés se hâterent d'abandonner leurs maisons en fuyant dans la campagne. Les Français irrités entrent dans la ville qu'ils trouvent déserte, et se vengent par l'incendie, le pillage et la destruction de la perfidie de ses habitants. Cependant une reconnaissance faite le même jour par le général commandant les troupes le convainquit de l'impossibilité de se maintenir dans ce poste, et à neuf heures du soir les troupes se rembarquèrent. Telle fut l'expédition d'Oneille.

Pendant que les généraux Montesquiou et Anselme poursuivaient leurs succès en Savoie, le gouvernement républicain chargea l'amiral Truguet d'opérer une descente en Sardaigne. Le but de cette expédition était de s'assurer des ressources en vivres, et de s'emparer des îles Saint-Pierre et Saint-Iago, intermédiaires entre la France, la Sicile et l'Archipel. Pour exécuter ces conquêtes il fallait des troupes de débarquement, Truguet en fit demander au général en chef de l'armée d'Italie, et lui assigna à cet effet la baie de Cagliari pour rendez-vous. L'amiral se rendit ensuite à Gênes pour s'assurer de la fidélité de cette république à la France, et il reçut du doge, ainsi que des principaux habitants, les assurances les plus positives à cet égard. Là, ayant été joint par les escadres de Brest et de Rochefort, il mit à la voile, à la fin du mois de novembre 1792, à la tête de dix-huit vaisseaux et deux bombardes pour se rendre à Ajaccio. En y'arrivant, il demanda à Paoli, qui y commandait à cette époque, tous les régiments d'artillerie et d'infanterie dont il pouvait disposer, ainsi que le maréchal-de-camp Casabianca pour les commander. L'amiral, chef suprême des forces de terre et de mer,

chargea cet officier général de tous les détails d'organisation et d'embarquement pour cette expédition.

La prolongation du séjour de l'armée navale dans la rade d'Ajaccio avait donné le temps aux hommes exagérés et aux jacobins de fomenter des troubles dans la place et parmi les marins, et peu s'en fallut qu'on ne vît se renouveler dans cette ville les horreurs dont naguère Toulon et Marseille avaient été le théâtre. Un jour, une révolte terrible éclate, et bientôt elle devient générale; les habitants, les militaires et les marins qui se trouvaient à terre en ce moment y prennent part. L'amiral dînait, ce jour-là, chez madame Bonaparte, mère, où se trouvaient réunies plusieurs personnes de sa famille, entre autres son fils Napoléon, ainsi que divers capitaines de vaisseaux. Un billet lui annonce que la citadelle est au pouvoir d'un parti d'insurgés, que déjà des massacres ont été commis, et que le projet de ces forcenés est de pendre les officiers du régiment français en garnison en Corse depuis 1788, qu'ils accusent d'aristocratie. L'amiral quitte aussitôt la table, seul, sans chapeau, sans armes, afin de n'effrayer personne. Il court, trouve la rue déserte, et apprenant que la population entière s'est portée vers la citadelle, il y vole. En y arrivant, il trouve à la porte le général Casabianca poussant contre les insurgés des cris impuissants. Il aperçoit sur des batteries élevées des potences dressées, des cordes préparées et plusieurs malheureux qu'on se préparait à exécuter. Alors, n'écoutant que son indignation, il fend la foule qui, le voyant tête nue et sans armes, le laisse passer; il monte sur l'échafaud. A l'aspect de leur intrépide amiral, les marins suspendent leurs préparatifs meurtriers; il fait signe qu'il veut par-

ler à la multitude qui encombre la place, et aussitôt le plus profond silence succède aux cris de la fureur. Sa harangue, aussi animée que persuasive, eut un effet miraculeux; il obtient que les victimes, dévouées un moment auparavant à une mort certaine, seront jugées légalement dans les vingt-quatre heures, et il prescrit au général Casabianca d'assembler immédiatement le conseil de guerre. En terminant son discours, il ordonne à la foule assemblée d'évacuer la citadelle à l'instant même, et elle obéit en silence, terrifiée en quelque sorte par l'ascendant que l'amiral avait su prendre sur elle. Les accusés, reconnus innocents par le conseil, furent acquittés et portés en triomphe sous les fenêtres de l'amiral par les mêmes hommes qui, quelques instants auparavant, demandaient leur mort à grands cris. Le lendemain la flotte appareilla et se dirigea sur Cagliari, où elle arriva le 23 décembre.

La première démarche de l'amiral fut de sommer le gouverneur de la place de se rendre, et il avait lieu d'espérer que les habitants, pour éviter le bombardement, ouvriraient leurs portes; mais il en fut autrement. Le canot parlementaire expédié du vaisseau amiral se vit accueilli à coups de fusils, et n'eut que le temps de regagner le bord. C'était un renouvellement de la scène d'Oneille, la vengeance devait être la même. Truguet alors donne l'ordre de commencer le bombardement, et les batteries de tous ses vaisseaux dirigent sur Cagliari le feu le plus terrible. En un moment les principaux ouvrages furent détruits, et bientôt un magasin à poudre fit explosion. De son côté, le gouverneur se prépare à une vive résistance; il fait sortir tous les habitants de la place, ouvre les prisons, les bagnes, et arme ses

batteries avec les hommes qu'ils contenaient. Sur ces entrefaites une colonne de troupes d'environ deux mille hommes, envoyée par le général en chef de l'armée de Nice, arrive devant la place; c'était la phalange dite Marseillaise. L'amiral les met sous les ordres du général Casabianca, et lui-même fait débarquer les troupes qu'il avait à bord, ainsi que leur artillerie. Le général les divise en deux colonnes; l'une reste sur le lieu même du débarquement, et pendant qu'elle s'occupe à y former des retranchements, l'autre se dirige sur le fort Saint-Élie, dans l'intention de forcer la citadelle. A la nuit close, la colonne de droite fit un mouvement pour se placer dans une prairie voisine; celle de gauche croit que c'est l'ennemi qui est descendu de la montagne pour l'attaquer, et fait feu sur elle; celle-ci riposte, et bientôt les deux colonnes font l'une sur l'autre le feu le plus meurtrier. Cette méprise, jointe à l'attaque de forts détachements sortis de la place, causa une déroute complète. Truguet n'était guère plus heureux; le feu nourri des batteries ennemies avait occasionné l'explosion d'un de ses vaisseaux, un autre s'était échoué, et plusieurs avaient éprouvé des avaries majeures. Obligé de renoncer à la prise de Cagliari, il fit rembarquer ses troupes mutinées, et il se disposait à appareiller, lorsqu'un avis, expédié par le ministre de la marine, vint lui annoncer la déclaration de guerre faite à la France par l'Angleterre et l'Espagne, et lui porter l'ordre d'opérer le plus promptement possible son retour à Toulon. Se bornant donc à renforcer les garnisons des îles Saint-Pierre, et à mettre leurs fortifications dans le meilleur état de défense possible, il fit route pour ce port, où il arriva au commencement du mois de mars 1793; après avoir re-

mis le commandement de l'armée au contre-amiral Trogoff, il se rendit à Paris.

A son arrivée, l'amiral, préoccupé de l'esprit d'insubordination qui régnait alors parmi les marins, fit sentir au gouvernement la nécessité de l'établissement de cours martiales, surtout celle d'un code pénal maritime; et c'est en grande partie à son insistance qu'on doit celui qui régit encore aujourd'hui la police des bâtiments de l'État.

Truguet, muni de nouvelles instructions, était sur le point de retourner à Toulon pour y reprendre son commandement, lorsqu'arriva la révolution dite du 31 mai. Les sections de Paris se rassemblent au son du tocsin, et leurs délégués se constituent *puissance révolutionnaire centrale.* Ils expulsent du conseil général de la commune tous les amis de l'ordre, se portent en armes à la Convention, obtiennent la proscription de trente-deux de ses membres et le renvoi de plusieurs ministres; en un mot les jacobins établissent leur domination sur la France, et de cette époque date *le régime de la terreur*. L'amiral, retenu à Paris sous divers prétextes, demandait vainement chaque jour à aller reprendre son commandement. Dans ces entrefaites intervint *la loi des suspects* (17 septembre 1793); il se vit destitué, arrêté, et renfermé comme tel. Pendant ce temps, le port de Toulon et la flotte qu'il renfermait étaient livrés aux Anglais.

A la chute de Robespierre (juillet 1794), Truguet fut rendu à la liberté et réintégré dans son grade. Au mois de septembre 1794, il fut promu au grade de vice-amiral, et lors de la création du gouvernement directorial (novembre 1795) il fut appelé au ministère de la marine, poste qu'il occupa jusqu'au mois de juillet 1797.

On sait que les années 1796 et 1797 furent celles que la république française parcourut avec le plus de gloire pendant le cours de sa courte et orageuse durée. Si la marine n'obtint pas des succès aussi brillants que ceux des armées de terre, on la vit du moins sortir tout à coup du néant où elle était tombée, et prendre en peu de temps une attitude imposante, qui semblait présager la renaissance de ces jours de gloire qui avaient lui pour elle pendant la guerre de 1778.

Et cependant le manque d'argent, la disette des matières, le mécontentement des officiers, la misère et l'esprit séditieux des marins et des ouvriers, semblaient rendre impossible l'armement de la plus faible escadre. Doué d'un grand caractère et d'une fermeté à toute épreuve, Truguet ne recula pas devant la tâche qu'il savait s'être imposée en acceptant le ministère de la marine dans des conjonctures aussi difficiles. Il commença par organiser le personnel militaire et administratif. Il rappela les officiers généraux et les capitaines qui, comme lui, avaient été destitués et incarcérés, et leur confia des commandements. En même temps il fit admettre à la retraite, même dans les grades les plus élevés, les officiers qui pendant la crise révolutionnaire avaient marqué par leurs excès. L'administration de la marine subit les mêmes réformes, et bientôt on vit à la tête de nos ports les Sané, Groignard, Forfait, Leroi, Chevillard, etc., etc., qui apportèrent, dans les emplois qui leur furent confiés, leurs talents comme ingénieurs, leur probité et leur expérience comme administrateurs. Des régiments d'artillerie de marine furent créés, et les ouvriers des arsenaux maritimes reçurent une nouvelle organisation.

Après les travaux d'organisation du personnel, Tru-

guet porta son attention sur les colonies. Saint-Domingue, malgré ses désastres récents, fut organisé d'après la constitution nouvelle de la métropole, et les autres colonies furent également soumises au même régime. Le gouvernement conventionnel avait négligé de s'occuper de nos colonies de l'Inde; Truguet résolut de réparer cette faute, et, par ses soins, une escadre légère, dont le commandement fut confié au contre-amiral Sercey, appareilla de Rochefort, au mois de mars 1796, pour se rendre à l'Île-de-France[1]. D'un autre côté, le contre-amiral Richery était chargé d'aller détruire les établissements de pêche des Anglais sur les côtes de Terre-Neuve et du Labrador.

Mais Truguet méditait une expédition beaucoup plus importante, et qui, si elle avait réussi, eût sans doute donné la paix au monde. Une étroite amitié l'unissait avec Hoche. Ce général, venu à Paris après la pacification de la Vendée, communiqua au ministre de la marine le projet qu'il avait formé de conduire au sein de l'Angleterre ses phalanges victorieuses; Truguet lui développa alors celui que lui-même avait conçu, et pour l'exécution duquel il avait déjà réuni à Brest des forces nombreuses auxquelles devaient se réunir des escadres détachées des autres ports de France, ainsi que des armées navales espagnole et hollandaise. Le ministre et le général d'accord sur les points principaux, un comité secret fut tenu chez le directeur Carnot, et l'on y discuta l'étendue qu'on pouvait donner au projet médité contre l'Angleterre. Truguet présenta un plan vaste et décisif; mais son exécution exigeait beaucoup plus de fonds qu'il n'en avait à sa disposition, et le Directoire,

(1) Voyez la notice Sercey, t. II.

toujours entravé par le mauvais état de ses finances, arrêta qu'on se bornerait, pour le moment, à une expédition contre l'Irlande.

Le génie bouillant de Hoche ne connaissait point de bornes dans ses conceptions; mais celui du ministre, éclairé par une grande expérience et surtout par la connaissance des difficultés matérielles, savait s'en prescrire; il entra donc dans les vues du Directoire.

Bientôt la plus grande activité régna dans le port de Brest; des marins levés dans tous les quartiers maritimes s'y rendirent; des convois de vivres et de munitions y arrivèrent de toutes parts, et quinze mille hommes de troupes de débarquement y furent réunis. Dans les plans de Truguet, l'expédition devait mettre à la voile à la fin d'octobre, ou au commencement de novembre au plus tard; et dès cette époque quinze vaisseaux et douze frégates étaient prêts à recevoir l'armée expéditionnaire. Mais Hoche, qui tenait à emmener avec lui le plus grand nombre de troupes possible, voulut différer son départ jusqu'à l'arrivée des escadres commandées par les amiraux Villeneuve et Richery.

Cependant Truguet voyait avec un vif chagrin s'écouler un temps précieux et arriver la saison des tempêtes. Plusieurs fois il avait demandé au Directoire l'autorisation d'aller prendre le commandement de la flotte, mais on s'était toujours refusé à ses désirs. Enfin, voyant le mois de décembre presque à moitié écoulé, et l'armée immobile à Brest, il obtint, non sans peine, de s'y rendre pour accélérer son départ. Son dessein était de désobéir au Directoire, d'arborer son pavillon sur le vaisseau amiral, et de partir avec Hoche, à qui il portait douze cent mille francs. S'il réussissait, il pensait que le succès ferait aisément pardonner sa désobéissance; s'il était

battu, il espérait pouvoir s'ensevelir sous les ruines de son vaisseau. Plein de ces idées, il quitte Paris le 14 décembre; en trois jours il arrive à Brest; mais il était trop tard, l'armée avait appareillé le 15. On sait quelle fut l'issue de l'expédition d'Irlande, trahie par les vents et la fortune; peut-être aussi, il faut bien le dire, par le manque d'énergie de quelques chefs.

Dans les premiers jours du mois de janvier 1797, on vit rentrer, épars, dans les ports les vaisseaux et les frégates qui faisaient partie de l'armée navale aux ordres de l'amiral Morard de Galles. Hoche, à son arrivée à Paris, trouva le Directoire consterné de l'insuccès d'une expédition dont il s'était promis les plus importants résultats; Truguet seul, qui savait qu'on ne commande pas aux éléments, consola son ami, et tous deux, animés de ce courage que donne quelquefois l'adversité, concertèrent un plan beaucoup plus vaste que celui qui venait d'échouer, et qu'ils parvinrent à faire adopter par le gouvernement. En attendant que l'armée navale fût de nouveau en état de reprendre la mer, Hoche retourna à son commandement de l'armée de Sambre-et-Meuse, et Truguet, avec son activité accoutumée, s'occupa de faire faire à la flotte les réparations qui lui étaient nécessaires.

Dès le commencement du mois de juin 1797, on comptait à Brest dix-neuf vaisseaux de ligne complétement armés en guerre, outre plusieurs autres armés en flûte pour le transport des troupes de débarquement. Sur l'invitation qui lui en avait été faite par Truguet, Hoche s'était rendu en Hollande, où il avait inspecté la flotte de l'amiral Dewinter, destinée à coopérer à l'expédition projetée, ainsi que les troupes qui devaient s'y embarquer, et que commandait le général Daendels. Il

avait même obtenu des chefs de la république batave des fonds suffisants, non-seulement pour assurer le paiement de la solde des troupes qu'il comptait associer à sa nouvelle campagne maritime, mais aussi pour lui permettre d'offrir à Truguet une assez forte somme pour solder les équipages français. Tout enfin était disposé de part et d'autre, et l'on n'attendait plus que l'arrivée de l'armée expéditionnaire pour donner le signal du départ, et renouveler cette expédition contre l'Irlande, qui, entreprise alors dans une saison plus favorable, présentait plus de chances de succès que celle de l'année précédente. Mais cette fois ce ne seront plus les éléments qui se déchaîneront pour sauver l'Angleterre, ce seront l'imprudence, l'esprit de parti et la trahison. La majorité du corps législatif, en guerre avec le Directoire, s'élevant avec violence contre la marche des troupes, force le ministre de la marine à divulguer le secret de ses opérations, obtient ensuite, sous le prétexte de l'économie, la suspension de ses immenses préparatifs, et bientôt après le désarmement total de l'armée navale de Brest, ainsi que le licenciement des équipages. Non contents de ce succès, les conseils demandent et obtiennent la destitution de Truguet, qui fut remplacé par Pléville-le-Pelley (18 juillet 1797). On crut le dédommager en le nommant à l'ambassade d'Espagne, mais ce n'était à ses yeux qu'un brillant exil.

Sur ces entrefaites, Bonaparte, à la suite de la glorieuse campagne d'Italie, terminée par le traité de Campo-Formio, arriva à Paris où le Directoire lui fit la plus brillante réception. Bientôt après il fut désigné pour commander les troupes qui se réunissaient sur les côtes de l'Océan, et qui prirent le nom d'*armée d'Angleterre.* A cette nouvelle, Truguet s'empresse de se rendre auprès

du jeune général, et il lui offre de reprendre l'exécution du plan dont les conseils avaient arrêté l'exécution au moment où elle allait avoir lieu. Mais déjà Bonaparte causait de l'ombrage aux Directeurs, qui l'éloignèrent en lui donnant le commandement de l'armée d'Égypte. Quant à Truguet, il reçut l'ordre de se rendre immédiatement à son poste. Nous croyons devoir entrer ici dans quelques détails sur cette ambassade d'Espagne, qui, dans les circonstances où se trouvait alors la France, devint une mission aussi pénible que délicate.

En entrant dans la Péninsule, Truguet donna un exemple de désintéressement bien rare à cette époque. L'usage établi accordait, pendant six mois, l'entrée, franche de toute espèce de droits, aux objets appartenant à l'ambassadeur, ce qui devenait un moyen de contrebande très lucratif pour lui. Truguet, renonçant à ce privilége, voulut que tous ses effets fussent visités à la douane, et que tout ce qui ne serait pas porté sur ses factures fût confisqué. Sa conduite, aussi généreuse que loyale, lui mérita bientôt l'estime de la cour et des grands, mais il ne s'en servit que dans l'intérêt de la mission qui lui était confiée.

Malgré le traité d'alliance avec l'Espagne, aucunes des injustices et des spoliations exercées par les autorités et les tribunaux espagnols envers les négociants et les armateurs français n'avaient encore été réparées; le commerce de Lyon, devenu assez important avec l'Espagne depuis la guerre avec l'Angleterre, avait à se plaindre des entraves qu'y apportait l'administration des douanes. Un certain nombre de Français arrêtés dans les Indes-Occidentales avaient été traduits en Espagne et gémissaient dans les cachots de l'Inquisition. L'une des premières démarches de l'ambassadeur fut de réclamer ces

infortunés : les intelligences qu'il noua avec plusieurs des principaux membres de ce tribunal lui en fit connaître les noms, et bientôt ils furent tous rendus à la liberté. Le devoir de l'humanité rempli, Truguet s'occupa de ce qui concernait la politique; les demandes et les réclamations qu'il fit au nom du commerce national furent accueillies, et de nouvelles stipulations relatives à la fixation des droits d'entrée et de sortie des marchandises furent arrêtées.

Dans les instructions données à l'ambassadeur, une partie était relative aux émigrés français réfugiés en Espagne; le Directoire lui prescrivait d'en demander la prompte expulsion. La plupart étaient des ecclésiastiques âgés que le gouvernement avait accueillis, et qui ne vivaient que du produit des dons du clergé castillan. Truguet, placé entre un devoir rigoureux et le sentiment d'humanité que lui inspiraient ces victimes de nos discordes civiles, essaya, sinon d'éluder entièrement, au moins d'adoucir les mesures qui lui étaient commandées. Il fit éloigner momentanément de Madrid et de la cour quelques-uns des personnages français les plus marquants, sans les priver cependant des émoluments attachés aux emplois qu'ils occupaient. Un régiment composé d'officiers émigrés, et dont le gouvernement exigeait le licenciement ou l'envoi dans les colonies, fut seulement destiné pour les îles Majorque et Minorque. L'ambassadeur fit sonner bien haut ces concessions arrachées, disait-il, au gouvernement espagnol, et le Directoire dut s'en contenter. Il était encore d'autres sacrifices que le gouvernement français exigeait du roi d'Espagne; mais comme ils étaient de nature à humilier sa personne royale, et que peut-être il eût préféré renoncer à l'alliance de la France plutôt que d'y acquiescer, l'ambas-

sadeur crut devoir garder le silence à cet égard. Enfin Truguet était parvenu à se concilier la confiance et l'amitié des principaux ministres, tels que Urquijo-Saavedra, Cavellano, etc., tous hommes du plus grand mérite, et qui faisaient servir leurs talents au bonheur de leur pays, lorsqu'un incident, que nous allons rapporter, vint mettre fin à ces relations.

On sait que le gouvernement directorial ne fut qu'un gouvernement de fraudes, d'intrigues et de rapines. L'Espagne avait paru à certains hommes une proie facile à dévorer. Bientôt on vit arriver à Madrid, à l'insu de l'ambassadeur, des intrigants se disant agents du Directoire. L'un d'eux, revêtu d'un costume de commissaire du gouvernement, se présente chez le premier ministre espagnol, en obtient une audience, et exige de lui les fournitures générales des armées de terre et de mer, promettant, à ce prix, la protection toute spéciale du Directoire français. Truguet, instruit de cette trame, s'empresse d'en arrêter les effets. Il informe ensuite les Directeurs que des misérables ont osé compromettre leur nom, qu'il va les dénoncer au roi, les faire arrêter et les traduire devant les tribunaux. Ils avaient pris la fuite. On ne pourrait croire à tant de démence si l'on n'avait appris depuis que les résultats de cette intrigue, si elle eût réussi, devait produire des millions aux protecteurs et aux protégés. Le Directoire approuva la conduite de son ambasadeur; mais peu de temps après il fut rappelé, et, sous divers prétextes, exilé de France, ainsi que son sécretaire particulier et toutes les personnes de sa suite. Truguet se retira en Hollande, et comme, pendant la durée de son ministère et de son ambassade, il avait eu plusieurs fois l'occasion de rendre d'utiles services au gouvernement batave, il y fut accueilli avec

la plus grande distinction et comblé d'égards. Cet exil dura neuf mois entiers.

Ainsi que nous venons de le dire, l'ineptie et la déprédation présidaient aux destinées de la France; le Directoire et les deux Conseils étaient en butte au mécontentement général, et une révolution dans le gouvernement était imminente. Elle eut lieu le 30 prairial an VII (18 juin 1799), et trois des cinq directeurs furent éliminés par le Corps législatif. Cette révolution fit cesser l'ostracisme qui pesait sur Truguet et il fut rappelé à Paris. Lorsque Bonaparte fut nommé premier consul (novembre 1799), il offrit à Truguet le ministère de la marine. Un moment il fut tenté de l'accepter; mais ayant reconnu, dans plusieurs entretiens avec le chef du gouvernement, la divergence de leurs opinions sur divers points importants de politique, il se décida à refuser ce portefeuille, et se contenta des fonctions de conseiller d'état.

En 1802, Truguet fut nommé au commandement des forces navales combinées de France et d'Espagne, réunies à Cadix, avec le titre d'amiral; mais les préliminaires de paix avec l'Angleterre, qui furent signés au mois de mars de la même année, ayant changé la destination de cette armée, l'amiral revint à Paris.

Lorsqu'après la rupture du traité d'Amiens et la reprise des hostilités contre l'Angleterre, le premier consul ordonna les préparatifs d'une invasion dans ce pays, au moyen d'une immense flottille réunie dans les ports de la Manche, on se disposa de tous les points de la France à le seconder dans cette grande entreprise. Presque tous les départements votèrent chacun un vaisseau de ligne, les grandes villes offrirent des frégates, et chaque commune fit don d'une prame, d'une canonnière, d'un

bateau plat ou d'une péniche, suivant sa population et ses ressources. A aucune époque, ni dans aucun pays, on ne vit un mouvement pareil à celui qui régna alors sur tous les points du territoire de la république; non-seulement on construisait dans tous les ports militaires et marchands, mais Paris même devint, pour un moment, un arsenal maritime. Deux chantiers de construction y furent établis, l'un en face des Invalides, l'autre à la Rapée; et le spectacle majestueux du lancement d'un bâtiment à l'eau fut offert aux Parisiens. Si jamais l'on pût espérer de voir la marine devenir populaire en France, ce fut à cette époque.

Toutefois, le plan d'invasion de l'Angleterre, suivant les dispositions arrêtées par le premier consul, ne réunissait pas les suffrages des marins éclairés. L'amiral Truguet était à la tête des adversaires de ce projet. Non-seulement il blâmait l'expédition en elle-même; il pensait que ce n'était pas avec des bateaux qu'on pouvait le mieux faire la guerre à l'Angleterre, et il adressa à cet égard à Bonaparte toutes les réflexions que lui suggérèrent et son expérience et son patriotisme; mais lorsqu'enfin le plan fut définitivement adopté, et qu'il ne s'agit plus que de discuter l'efficacité des moyens à employer, l'amiral se borna aux objections de détails.

Bien que toutes les espérances du premier consul semblassent se fonder sur son plan de descente, il n'en sentit pas moins la nécessité d'exécuter le conseil que lui avait donné Truguet, de partager l'attention des Anglais, et de faire protéger le passage de sa flottille par la présence d'une armée navale dans la Manche. Il ordonna, en conséquence, l'armement simultané, dans les ports de Brest et de Toulon, de tous les vaisseaux qui

s'y trouvaient. Le commandement de ceux réunis à Brest fut donné à Truguet, et le vice-amiral La Touche-Tréville fut nommé commandant des forces navales de Toulon.

Truguet pressa avec son ardeur et son activité accoutumées les travaux d'armement de son armée, et bientôt vingt-un vaisseaux furent prêts à recevoir l'armée expéditionnaire, commandée par le général Augereau. L'amiral alors se rendit à Paris pour prendre ses dernières instructions et fixer le moment du départ de la flotte. Pendant son séjour dans la capitale, il eut plusieurs entretiens avec Bonaparte, et après une dernière conférence très cordiale ils se séparèrent, l'un se rendant à Boulogne, et l'autre pour rejoindre le port de Brest.

Tout était prêt enfin, et Truguet n'attendait plus que la dépêche télégraphique convenue pour mettre à la voile, lorsque, dans les premiers jours du mois de mai 1804, on apprit à Brest la proposition faite au Tribunat et adoptée par le Sénat Conservateur, de conférer à Napoléon Bonaparte le titre d'*empereur*. Bientôt après les votes de l'armée de mer furent réclamés. Il faut le dire, à cette nouvelle un mouvement de stupeur régna dans l'armée navale; officiers et matelots hésitèrent un moment; mais enfin ils consentirent à suivre l'exemple déjà donné par Boulogne et les autres ports, et leur vote approbatif s'ajouta à celui de leurs camarades. Quant à l'amiral, il fit au maintien de l'ordre et de la discipline, le sacrifice de ses sentiments personnels. Les équipages s'assemblèrent à bord des bâtiments de l'armée, sur un ordre émané de lui; officiers et marins émirent leur vote, et, loin d'influencer ses subordonnés, il leur conseilla la soumission; mais lui seul refusa de joindre sa signature au vœu presque unanime de l'ar-

mée navale, et, dans une lettre adressée au premier Consul[1], il exprima les motifs de son refus. En réponse, l'amiral reçut sa destitution; elle fut suivie de

(1) A bord du *Vengeur*, le 28 floréal an XII de la république, une et indivisible.

L'amiral Truguet, conseiller d'état, général en chef de l'armée navale, au premier consul.

« Citoyen premier consul,

« Le ministre de la marine aura l'honneur de vous présenter le vœu que je lui adresse des contre-amiraux, capitaines, officiers, etc., etc., de l'armée navale en rade de Brest.

« Ce vœu est d'autant plus sincère qu'il n'a été nullement provoqué : il est donc un des plus vrais de tous ceux qui vous ont été soumis.

« En me chargeant, citoyen premier consul, de vous transmettre ce vœu si bien senti, permettez-moi de vous offrir avec franchise le mien personnel.

« Nul, citoyen premier consul, ne vous aime avec autant de désintéressement et avec autant d'abandon.

« Personne ne fait des vœux plus ardents pour votre gloire, votre puissance et la durée de vos jours, si précieux à tous les Français.

« Personne peut-être n'est plus sincèrement attaché que moi à plusieurs membres de votre famille.

« Mais ces sentiments m'éclairent et ne m'aveuglent pas sur votre propre intérêt, celui de votre gloire et de votre renommée.

« Au nom de mon amour et de ma vénération pour vous, au nom même de mes craintes sur des dangers que je voudrais vous éviter au péril de ma vie, voilà mes vœux les plus ardents et les plus vrais.

« Conservez le titre auguste de premier consul, titre bien supérieur, par l'éclat que vous lui avez donné, à ceux de roi et d'empereur.

« Qu'il soit environné de toute la splendeur que la reconnaissance nationale peut lui décerner, et qu'enfin ce titre, chargé de tant de souvenirs mémorables, demeure et vive pour être illustré aux yeux de la nation à venir, comme il l'est aux yeux de la nation présente, par tant de triomphes, de lois sages et de glorieux actes d'administration.

« Que votre nom, consacré par tant de titres, ne puisse être effacé ou

celle des fonctions de conseiller d'état, et il se vit rayé de la Légion-d'Honneur, dont il était grand-officier. Truguet, en quittant Brest, reçut les témoignages les plus flatteurs pour lui des regrets du corps entier de la marine, et, dans la retraite à laquelle il se voua, il emporta avec lui le souvenir consolant d'avoir fait à son pays tout le bien qu'il pouvait faire dans les différents postes qu'il avait occupés.

Sa disgrâce dura cinq années entières, et ce ne fut

terni par un héritier de votre famille indigne de sa race! et que ce nom, confié déjà à la postérité, y soit conservé pur et irréprochable.

« Enfin, pour garantir à la nation son existence et sa liberté, pour la dérober aux convulsions électives, nommez un successeur digne de vous et que vous puissiez révoquer s'il devenait indigne de votre choix.

« Si votre vie est longue, vous aurez appris à la nation à connaître, à aimer et à apprécier une sage liberté et à s'identifier pour ainsi dire avec elle. Dans cette chance si désirée, vous aurez assez fait pour la république et vous serez béni.

« Si vous nous étiez ravi au milieu de nos espérances, dans cette chance désastreuse, ne croyez pas qu'une dynastie uniquement acceptée aujourd'hui pour l'amour qu'on vous porte pût nous garantir des plus grands désordres et des plus grands malheurs.

« Soyez donc, citoyen premier consul, assez généreux, et, j'ose dire, assez grand, pour vous opposer à notre enthousiasme. Vous êtes la gloire du peuple français, vous voulez son bonheur; soyez vous-même contre lui le défenseur des droits qu'il veut abdiquer. Quel que soit le titre, citoyen premier consul, que vous décernera la nation, je porterai à Napoléon Bonaparte, qui en sera revêtu, mon entier dévouement pour Bonaparte premier consul.

« Tels sont les sentiments de l'amiral qui vous aime plus qu'il ne peut vous l'exprimer, et qui n'attend que votre signal pour se dévouer aux succès des entreprises que vous avez combinées, et qui donnerait sa vie même pour la durée et le bonheur de la vôtre.

« Salut et respect.

« *Signé* TRUGUET. »

qu'en 1809 que Napoléon l'appela au commandement des débris de l'escadre de Rochefort, incendiée par les Anglais dans la rade de l'île d'Aix. Il ne le conserva que pendant quelques mois; l'année suivante, l'empereur lui confia la haute administration maritime de la Hollande, qui venait d'être réunie à l'Empire français, et qu'il lui désignait comme un petit ministère. Truguet accepta ce nouvel emploi, heureux de trouver l'occasion de pouvoir rendre des services utiles à un pays où il avait reçu un si généreux accueil, lors de son exil sous le Directoire. Toutefois, Napoléon, en utilisant de nouveau les services de Truguet, sembla lui garder encore rancune; car il ne lui rendit aucun des titres et des décorations dont il l'avait privé en 1804, et il ne lui accorda aucune de ces dotations et de ces faveurs dont, pendant sa disgrâce, il avait comblé ses amiraux et ses généraux.

Pendant les trois années que l'amiral Truguet dirigea tout ce qui était relatif à la marine en Hollande, il employa constamment ses efforts à affaiblir les effets de l'oppression que le gouvernement impérial faisait peser sur ce peuple; à protéger son industrie, ses pêches, qu'un blocus rigoureux entravait, et enfin à lui procurer, à défaut de ses colonies, tous les moyens de conservation et de prospérité possibles. Aussi son nom est-il encore aujourd'hui en grande vénération dans ce pays, où l'on se souvient toujours des résultats bienfaisants de son administration.

A l'époque de la révolution qui rappela la maison d'Orange sur le trône de Hollande (novembre 1813), Truguet, au risque de sa liberté, de sa fortune, et même de sa vie, ne quitta que le dernier le poste qui lui avait

été confié, protégeant dans leur retraite les nombreux agents et employés français que leurs chefs avaient abandonnés. En effet, ce dévouement faillit lui être funeste. Allant s'embarquer sur un yacht de l'État que lui avaient donné les autorités de Rotterdam pour se rendre en France, il se vit arrêté par un parti de Cosaques réguliers qui, après lui avoir enlevé tout l'or et tous les bijoux qu'il possédait, le conduisirent à La Haye. Il y resta sous la protection du Prince royal, non comme prisonnier, mais comme otage, en attendant son échange. Bientôt on apprit l'entrée des armées alliées dans Paris et l'abdication de l'empereur. L'amiral Truguet put alors se mettre en route pour la France, et il se rendit à Paris.

A son arrivée, il se présenta au roi Louis XVIII, qui lui fit l'accueil le plus honorable, et le rétablit en activité de service à la tête du corps des officiers où le plaçait son ancienneté. Par une ordonnance du 2 septembre 1814, Truguet fut nommé grand'croix de la Légion-d'Honneur, et par une ordonnance du 24 du même mois, le roi lui conféra le titre de comte.

Pendant le règne des Cent-Jours (1815), Truguet resta fidèle au monarque qui l'avait comblé de ses faveurs, et il n'accepta de Napoléon ni missions ni emplois.

Au retour de Louis XVIII (juillet 1815), Truguet fut chargé de se rendre à Brest pour garantir ce port de toute occupation de la part des Prussiens, qui déjà étaient arrivés à Rennes dans cette intention. Grâces aux mesures actives et sévères qu'il prit en cette circonstance, le premier port du royaume et les immenses approvisionnements de toute espèce qu'il contenait restèrent intacts. Le roi, pour le récompenser de cet important service, le nomma commandeur de Saint-Louis, le

3 mai 1816; grand'croix du même ordre, le 21 octobre 1818, et enfin, par une ordonnance du 5 mai 1819, il l'éleva à la pairie.

Charles X ayant statué, en 1830, que trois emplois d'amiraux seraient établis dans le corps de la marine, en avait désigné un pour Truguet. Le roi Louis-Philippe, non moins appréciateur des services du doyen des vice-amiraux, a nommé, le 19 novembre 1831, le comte Truguet à cette haute dignité, assimilée pour les prérogatives, honneurs et émoluments, à celle de maréchal de France.

Telle fut la carrière de l'amiral Truguet. Peu d'existence, comme on le voit, ont été aussi remplies que la sienne. Il a figuré avec honneur dans les commandements, dans les ambassades, ainsi que dans les hauts emplois de la marine. Les ans n'ont épuisé, ni son courage, ni la vigueur de son esprit, et il recueille aujourd'hui, dans les premières dignités de l'État, le tribut d'estime et de vénération que lui méritent ses longs et loyaux services.



DUPETIT-THOUARS.

DU PETIT-THOUARS

(ARISTIDE-AUBERT),

CHEVALIER DE SAINT-LOUIS, CHEF DE DIVISION DES ARMÉES NAVALES,

Né au château de Boumois, près Saumur, le 31 août 1760, tué au combat d'Aboukir le 1er août 1798.

Dès sa plus tendre jeunesse, du Petit-Thouars se fit remarquer par cette extrême vivacité qui n'a de l'enfance que la franchise. Il avait à peine quatre ans que son grand-père, présageant déjà pour lui des destinées qui pourraient un jour servir à l'illustration de sa famille, voulut qu'il joignît à son nom celui de Saint-Georges, qui jusque-là n'avait été affecté qu'aux aînés de sa maison, nom qu'il porta jusqu'à son entrée dans la marine.

A l'âge de cinq ans, Aristide fut mis dans une pension particulière à La Flèche, en attendant qu'il pût être admis au collége royal de cette ville, ce qui n'eut lieu que quatre ans plus tard.

Aristide avait donc neuf ans révolus lorsqu'il entra à La Flèche. Le régime de cette école était austère et méthodique, et en cela il contrastait un peu avec celui de la pension qu'il quittait; aussi eut-il beaucoup de peine à s'y plier.

Il y était depuis quatre ans lorsqu'enfin, las d'être ré-

genté et puni sévèrement pour des fautes qui, suivant lui, auraient mérité de l'indulgence, il conçut le projet de s'évader. L'entreprise était difficile, car non-seulement il fallait traverser un large canal rempli d'eau qui séparait la maison du parc, mais encore franchir les murs très élevés de l'enceinte. Aristide, en méditant son projet, avait remarqué qu'une statue de la Vierge, placée dans une niche pratiquée dans le mur, pourrait l'aider dans cette escalade. Son plan bien arrêté, il fait part de sa résolution à deux de ses camarades, qui, loin de l'en détourner, lui proposent de s'associer à son entreprise. Au jour fixé, nos trois étourdis, échappés à la surveillance de leurs maîtres, se jettent dans un batelet qu'ils trouvent attaché au bord du canal, le dirigent tant bien que mal, et arrivent enfin au pied de la statue de la Vierge. Ils se disposaient à l'escalader, lorsqu'Aristide, frappé de la profanation qu'ils allaient commettre, les arrête, et, comme chef de l'entreprise, ordonne à ses camarades de se mettre à genoux, de faire amende honorable à la Vierge, et de lui demander pardon d'une faute devenue nécessaire. Leur prière faite, ils gravissent le mur, et bientôt ils sont de l'autre côté. Mais la Vierge ne les avait point exaucées, car à peine s'étaient-ils mis en route qu'on les saisit et que tous trois sont ramenés à l'école militaire, où l'on pense bien qu'une punition sévère leur fut infligée.

On sera peut-être curieux de connaître ce qui avait pu porter un enfant de treize ans à une entreprise aussi hasardeuse; un volume de *Robinson Crusoé* était tombé entre les mains d'Aristide et il l'avait dévoré. Depuis ce moment, son imagination ardente ne rêvait plus que voyages, navigation, îles désertes à découvrir, sauvages à policer, etc., etc., et il lui tardait de franchir l'enceinte

de son collége, et de se débarrasser du grec et du latin, pour devenir un nouveau Robinson.

Aristide, lorsqu'il était en pension particulière à La Flèche, avait été recommandé à un ami de sa famille, M. Dolomieu, commandeur de Malte, officier au corps des carabiniers. Instruit de sa mésaventure, M. Dolomieu obtint la permission de le voir dans sa prison, et pendant tout le temps que dura sa captivité il ne se passa pas un jour sans qu'il reçût la visite de cet officier. Toutefois, malgré la confiance et l'attachement que le commandeur était parvenu à lui inspirer, Aristide ne jugea pas à propos de le mettre dans la confidence du nouveau projet d'évasion qu'il méditait pour l'époque où il recouvrerait la liberté. Comme la première fois, il s'agissait de gagner un port de mer, et de s'embarquer comme mousse sur un bâtiment qui aurait une destination lointaine. En effet, à peine sorti de prison, il s'échappa de nouveau; mais cette seconde évasion ne lui réussit pas mieux que l'autre; rattrapé et ramené au collége, il fut condamné à trois mois de détention, et l'on agita même la question de le renvoyer à sa famille comme un sujet incorrigible.

En prison, il fallait employer le temps à une occupation quelconque; Aristide imagine de composer un roman qu'il intitule *Barbogaste le Hérissé.* Son Barbogaste était, comme on le pense bien, un marin qui commençait par s'enfuir du collége, il était mousse d'abord, ensuite matelot, et finissait par commander des escadres avec lesquelles il livrait force combats, en mettant toujours la victoire de son côté. La tête bouillante de son auteur accumulait les aventures et les dangers de toute espèce autour de lui : il faisait naufrage, abordait dans des îles inconnues, découvrait de nouveaux peuples,

en observait les mœurs, et les civilisait. Toutefois, son héros évitait les aventures amoureuses, l'auteur ayant pour principe qu'un homme qui veut faire de grandes choses et acquérir de la gloire, doit fuir une passion qui absorbe l'homme tout entier.

Aristide avait déjà conduit son *Barbogaste* jusqu'au quatrième ou cinquième volume, lorsqu'un hasard malencontreux fit découvrir son travail; on le saisit, et il fut porté au principal, qui, dans sa colère, le condamna au feu. Le commandeur Dolomieu, informé de la nouvelle infortune de son jeune protégé, accourt, et obtient grâce pour le pauvre Barbogaste. Curieux de connaître le chef-d'œuvre d'un enfant de treize ans, il demande qu'on le lui confie, le lit, en est émerveillé, et l'envoie à la famille d'Aristide.

Un an après, Du Petit-Thouars sortit du collége de La Flèche pour entrer à l'école militaire de Paris. Le temps avait commencé à mûrir sa tête, et sa note de sortie était conçue en ces termes :

« Cet élève, qui est encore d'une extrême vivacité, est « cependant changé en bien ; il tombe plus rarement en « faute, il s'applique, il étudie; ses mœurs ne donnent « aucune inquiétude; il est toujours enjoué, spirituel, « aimable et doué d'un cœur excellent. »

Ces qualités furent appréciées par ses nouveaux professeurs, et Aristide s'efforça, par son application, de justifier la bonne opinion qu'on leur avait donnée de lui; mais toujours tourmenté par sa passion pour la marine, il s'attacha plus particulièrement à l'étude des mathématiques, qui seules pouvaient lui en faciliter l'entrée. Il y faisait déjà de rapides progrès lorsque la réforme de l'école militaire vint, au commencement de l'année 1776, interrompre le cours de ses études.

Son oncle, pour se conformer à ses désirs, fit des démarches pour le faire recevoir aspirant; mais à cette époque la marine était dans un tel état de stagnation qu'il ne put y réussir. Il le plaça alors, comme cadet gentilhomme, dans le régiment de Poitou, infanterie, où bientôt il devint sous-lieutenant. Cependant, Du Petit-Thouars, peu satisfait de cet avancement, ne perdait pas l'espoir d'entrer un jour dans la marine, et, dans ce but, il se livra avec une nouvelle ardeur, seul et sans maître, à l'étude des mathématiques; il y passait des journées entières, sacrifiant à cette science les amusements de son âge et la société de ses camarades.

Lorsqu'en 1776, le capitaine Cook fit les préparatifs de son troisième voyage autour du monde, la tête de Du Petit-Thouars s'exalta de nouveau; l'idée lui vint de demander au navigateur anglais une place de mousse à bord de l'un de ses vaisseaux. Il confia ce projet à un officier du régiment de Royal-Champagne, tourmenté comme lui du désir de courir les grandes aventures; tous deux firent des démarches dans ce sens, mais ils ne tardèrent pas à s'apercevoir, qu'en certaines occasions, il est plus difficile de descendre que de monter.

Du Petit-Thouars vit enfin arriver le moment où ses espérances pourraient se réaliser. En 1778, tout présageant une guerre prochaine entre la France et l'Angleterre, il écrivit au ministre de la marine pour lui demander son passage de l'armée de terre dans son département; son oncle appuya vivement ses sollicitations. M. de Sartine, cédant à cette double instance, expédia à Du Petit-Thouars l'ordre de se rendre à Rochefort pour y subir son examen. Au comble de la joie, il quitte Metz, où il était alors en garnison, passe quelques instants avec son oncle au château de Saumur, fait une

courte visite à une partie de sa famille dans le Bas-Poitou, et arrive à sa destination. Aussitôt il reprend avec ardeur l'étude des mathématiques, et subit son examen avec un tel succès qu'il fut reçu le second au concours; sa nomination data du 1er mars 1778. Il avait dix-sept ans et demi. « Je me crus maréchal de France, écrivait-il « depuis, lorsqu'on me fit garde de la marine. »

Après sa réception, il eut ordre de se rendre à Brest, où il fut embarqué sur *le Fendant*, que commandait le marquis de Vaudreuil. Ce vaisseau n'étant pas prêt à prendre la mer, il sollicita et obtint de passer sur *la Gloire*, avec laquelle il fit une croisière de quelques mois dans l'Océan. A la rentrée de cette frégate à Brest, Du Petit-Thouars rembarqua sur *le Fendant*, qui faisait alors partie de l'armée navale aux ordres du comte d'Orvilliers; il assista au combat que cette armée livra, sous Ouessant, le 27 juillet 1778, à celle de l'amiral Keppel, et auquel ce vaisseau prit une part si glorieuse.

L'année suivante, il était sur *le Fendant*, à la prise du fort Saint-Louis, du Sénégal, au siége de la Grenade, au combat du 6 juillet 1779, et aux trois que l'armée du comte de Guichen soutint contre celle de l'amiral Rodney, en 1780.

Au désarmement du *Fendant*, Du Petit-Thouars passa sur *la Couronne;* ce vaisseau était chargé, conjointement avec deux autres aux ordres de M. Mitthon, de conduire aux Antilles un nombreux convoi destiné à ravitailler l'armée du comte de Grasse, et il arriva assez à temps pour prendre part au funeste combat du 12 avril 1782.

Toujours avide de ces hasards dont on court plus les chances à bord des frégates que sur les vaisseaux, Du Petit-Thouars obtient de s'embarquer sur *l'Amazone*, qui était destinée à croiser sur les côtes d'Espagne. Il

visita avec cette frégate les ports des États-Unis, Porto-Ricco, Porto-Cabello, Curaçao, etc.; et deux tempêtes successives, dont celle sous les Bermudes causa des avaries majeures à *l'Amazone*, lui firent connaître les douceurs du métier pour lequel il était si passionné.

A la paix de 1784, Du Petit-Thouars, qui avait été nommé enseigne de vaisseau, prit le commandement du brick *le Tarleton*, destiné à escorter avec *l'Amazone* un convoi qui se rendait de Saint-Domingue en France. Il s'était, pour ainsi dire, tellement identifié avec ce bâtiment, auquel il avait reconnu des qualités supérieures, qu'à son arrivée à Brest il adressa au ministre un mémoire où il démontrait que *le Tarleton* était le bâtiment le plus convenable pour faire des découvertes et des explorations. Il ajoutait en même temps que lui-même était l'officier qu'il fallait pour le commander dans ce genre d'expéditions. Toutefois, sa demande ne fut point accueillie, et *le Tarleton* désarma. Alors il demanda un congé, l'obtint, et se rendit dans sa famille, d'où il fut bientôt rappelé pour déposer devant le conseil de guerre convoqué à Lorient pour juger des faits relatifs au combat du 12 avril. Ce devoir rempli, il retourna à Rochefort; mais son inactivité commençant à lui peser, il sollicita l'ordre de se rendre à Brest.

Lors de son arrivée en ce port, au mois d'octobre 1784, le chevalier de Brass, capitaine de vaisseau, ami de sa famille, y faisait l'armement du *Téméraire*. Quoique Du Petit-Thouars eût été désigné pour la gabarre *la Sincère*, cet officier supérieur obtint son embarquement sur son vaisseau. *Le Téméraire*, dont la mission était de tenir station à Saint-Domingue, y passa trois années consécutives. Du Petit-Thouars employa une partie de ce temps à étudier les mœurs et les usages de ce pays, et

l'esprit d'observation philosophique dont il était doué le servit merveilleusement dans ses observations. Le chevalier de Brass lui ayant confié le commandement de la goëlette *le Pivert*, il explora les côtes de Saint-Domingue, et en fit de nombreux relèvements. Les fatigues qu'il avait essuyées ayant nécessité son retour en Europe, il passa sur *la Cérès*, qui vint désarmer à Brest au mois de juin 1787.

Quelques mois ayant suffi pour le rétablissement de sa santé, Du Petit-Thouars, qui recherchait toutes les occasions d'augmenter et de perfectionner ses connaissances, conçut le projet de se rendre en Angleterre. Il s'embarqua sur un bâtiment du commerce qui se rendait à Bristol. Nous ne croyons pouvoir mieux faire que de lui laisser raconter lui-même ce voyage, dans les deux lettres suivantes qu'il écrivait à ses sœurs et à son oncle.

Bristol, 6 août 1787.

« Mes chères sœurs, quoique je sois dans le pays de l'arrogance et de la liberté, dans ce pays où les femmes n'ont garde d'exiger le culte que nous leur prodiguons au-delà de la Manche, permettez-moi de me jeter à vos pieds pour vous demander la grâce d'un fugitif que le remords poursuit jusqu'au milieu des merveilles que son insatiable curiosité lui a fait chercher. Ces merveilles sont un royaume parfaitement bien cultivé, où l'on porte des chaînes comme ailleurs, pourvu qu'elles soient bien dorées; où l'on est hospitalier et point affable. En somme totale tout est compensé: telle est la nature de l'homme, elle tend sans cesse à la perfection et n'y arrive jamais.

« Bristol est une belle ville, la seconde d'Angleterre :

il y a des places superbes, de beaux édifices, un pont magnifique sur un vilain bras de mer tout bourbeux; mais dont la fange est richement couverte par des centaines de bâtiments. »

A son oncle.

Londres, 3 août 1787.

« Mille fois trompé par mes présomptueux projets, mille fois j'en forme de plus improbables. La guerre est sur le point d'éclore : son germe est en Hollande; d'un moment à l'autre il peut arriver à sa maturité. Je ne peux rien sur les résolutions meurtrières des rois; je ne désire ni ne crains la guerre, mais si ma patrie veut dignement payer mon sang, si mes sœurs en recueillent le prix, avec quel plaisir je vais le verser! Tout m'apprend qu'il faut mourir. Il y a huit jours que je disais : Quand le vent me permettra-t-il de faire voile pour la capitale de l'Angleterre? J'y suis : huit jours n'ont duré que l'espace d'un songe. Quand le jour de ma mort viendra, toute ma vie ne sera pas plus longue à mes yeux : au moins, dirai-je, si je succombe au champ d'honneur, le cours n'en fut guère utile, mais son dernier terme pourra le réparer.

« Pardonnez ces sérieuses réflexions; elles sont le fruit du climat que j'habite. Tout est sombre ici; les brouillards et la fumée forment un double voile autour de la cité; c'est avec peine que le soleil, de temps à autre, perce à travers et qu'il rappelle aux Anglais son existence. Il ne brille pas ici pour eux avec plus de majesté que leur roi ne le fait dans leur constitution. »

Du Petit-Thouars, n'ayant pas reçu les lettres de crédit qu'on lui avait adressées, se vit réduit à vendre ses effets

pour revenir en France. Heureusement, en arrivant à Lille, il y trouve son frère, officier au régiment de la Couronne, qui le tire d'embarras. De Lille il se rend à Paris, et de là à Versailles, où le ministre lui accorde une gratification de six cents livres, ce qui l'indemnisa en partie des frais de son voyage; en même temps il reçoit l'ordre de se rendre à Toulon.

La guerre, qui, un moment, avait paru imminente, n'ayant pas eu lieu, Du Petit-Thouars fut embarqué sur la goëlette *la Sardine*, dont le commandant avait pour mission de relever les côtes de l'Archipel. Voici en quels termes il exprimait à son oncle les sensations que lui avait fait éprouver la vue de Constantinople.

A bord d'un brick marchand, dans la mer de Marmara, 15 février 1788.

« Vous avez vu sûrement des plans de Constantinople, ils suffisent pour concevoir la beauté de ce port : c'est réellement celui de la terre le plus magnifique et le plus commode; dix, quinze, vingt brasses à toucher; des quais dont la nature a seule fait tous les frais, de manière que l'on ne pourrait y ajouter.

« Il semble que tout se réunisse pour donner au souverain de ce superbe emplacement le goût de la mer et du commerce. Comment se fait-il que les successeurs de Constantin, plongés dans des querelles théologiques, imbus des préjugés des Romains contre le trafic, y aient si peu songé? que les Osmanlis, qui tenaient tant de côtes maritimes sous leur domination, aient tous négligé les ressources d'une puissante marine? Je n'en sais rien; mais c'est une chose bien pitoyable que la flotte du Croissant.

« Les enragés! ils ont étranglé le capitaine Abev, qui seul était capable d'y porter la réforme la plus salutaire; ils ont noyé sa femme, qui prenait à haute voix le ciel et la terre à témoin de l'innocence de son mari, et qui maudissait à grands cris ses meurtriers.

« Ils ont refusé que Truguet, commandant *le Tarleton*, qui leur a fait une tactique, s'embarquât avec eux, et ne prévînt les fautes qu'ils ont faites à l'attaque de Kinburn, fautes que sur les lieux mêmes M. de la Pret n'a pu empêcher.

« Nous faisons route à présent vers les Dardanelles (où *la Sardine* est restée mouillée) avec un officier d'artillerie, qui doit se charger de la conduite de huit soldats de marine que M. l'ambassadeur a demandés pour sa garde. Cet officier a fait une partie de la dernière guerre avec les Turcs; il vient de leur instruire quinze cents canonniers qui sont partis pour les armées: ils font cas de son habileté, aiment beaucoup son caractère, mais ne se sont pas souciés qu'il vînt lui-même diriger ses élèves. Je ne pourrais répéter sur leur ignorance et sur leur intelligence, que leur rétive obstination rend inutile, que ce que les autres ont dit avant moi.

« Et cependant, ces gens-là ont encore beaucoup d'énergie, de valeur et de patriotisme; ils descendent des Arabes, des Parthes, des Scythes et des Sarmates: ce mélange peut être encore vil; il faudrait plus de temps et de repos pour le rendre tel.

« La mystérieuse politique de la Porte empêche de savoir précisément en quoi consistent les succès qu'ils viennent d'obtenir sur les Impériaux; on parle beaucoup de têtes coupées et de sacs pleins d'oreilles. Je ne sais s'il y a de l'exagération dans les récits des Turcs; mais ce qu'il

y a de certain, c'est qu'ils ont une extrême confiance contre ces nouveaux ennemis, et que la déclaration de l'empereur leur a fait trouver le double de soldats qu'il ne s'en présentait d'abord. Ils ne se flattent pas de réussir également contre les Russes; ils disent que ceux-ci ont une manière de faire la guerre et de traiter leurs prisonniers qui ne leur convient pas du tout.

« Adieu, mon oncle. »

A son retour de cette campagne, à la fin de l'année 1788, il obtint un congé dont il profita pour se rendre dans sa famille, en Anjou. Il y passa l'hiver et une partie de l'année suivante. Là, il s'occupa de former une pépinière et de faire des plantations sur un domaine indivis que ses frères, ses sœurs et lui possédaient, et qui se composait d'une île sur la Loire et d'une ferme dans la vallée d'Anjou. Toutefois, ces occupations ne suffisant pas à l'activité qui le dévorait, il conçut le dessein de remonter jusqu'à leur source les différentes petites rivières dont la province d'Anjou est arrosée. Dans ce but, il construisit lui-même un canot de six pieds de long sur dix-huit pouces de large, portant mâts et voiles, et auquel on pouvait adapter, au besoin, des roues pour le transporter par terre d'un lieu à un autre. Cette embarcation n'était que l'essai d'une construction plus en grand, qu'il se proposait d'employer ultérieurement dans une expédition qu'il méditait alors.

Au mois de novembre 1780, il fut rappelé à Rochefort, où il s'embarqua sur *l'Orion*. Quelques mois après, ce vaisseau se rendit à Brest pour se réunir à l'escadre qu'on y armait alors. Mais Du Petit-Thouars avait emporté de Rochefort le germe d'une fièvre qui ne tarda

pas à se développer d'une manière violente, et qui le condamna pendant plusieurs mois à un repos qui n'était ni dans ses goûts ni dans son caractère. Cependant son esprit n'était point resté oisif, car ce fut pendant cette période de temps qu'il médita le projet que plus tard il mit à exécution.

L'escadre dont *l'Orion* faisait partie ayant désarmé, il profita de cette circonstance pour demander un congé dans le dessein de se rendre en Anjou. Il était en route, lorsque tout à coup, changeant d'idée, il prend le parti de retourner une seconde fois en Angleterre.

Il y était déja depuis quelques mois, lorsque le bruit du naufrage de Lapérouse et de ses compagnons parvint jusqu'à lui. Aussitôt son imagination s'enflamme, et il n'est plus occupé que du désir d'aller à la recherche de ce navigateur. Il écrit alors au ministre de la marine pour lui demander le commandement d'un bâtiment pour cette destination. Ne recevant point de réponse, il arrive à Paris, et là il publie le prospectus d'un armement particulier, dont le but principal sera la recherche de *la Boussole* et de *l'Astrolabe*, et qui se terminera par la traite des pelleteries à la côte N.-O. de l'Amérique septentrionale.

Les souscriptions n'ayant pas produit la somme nécessaire pour subvenir aux frais de l'armement, il engage son frère (l'officier au régiment de la Couronne), qui s'était déterminé à partager avec lui les dangers de son entreprise, à vendre ce qui restait de leur patrimoine, afin de la compléter. Louis XVI, dont l'âme généreuse accueillait avec intérêt tous les projets qui avaient pour but le soulagement de l'humanité, applaudit à celui de Du Petit-Thouars, et voulut que son nom

fût placé sur la liste de ses souscripteurs. En outre, il décida que lui et les officiers qui l'accompagneraient conserveraient leur grade en activité dans la marine, et qu'il leur serait payé deux années d'appointements à l'avance.

L'Assemblée nationale, instruite de l'objet de cette expédition, et de ce que le roi avait fait pour en préparer le succès, voulut aussi y contribuer; et, le 22 décembre 1791, elle rendit le décret suivant.

« L'Assemblée nationale, considérant qu'il convient à une grande nation d'encourager toutes les expéditions maritimes qui offrent de grandes vues d'utilité; que celle de M. Du Petit-Thouars ne peut manquer d'intéresser tous les Français, sous le rapport des avantages qu'elle doit procurer à la navigation, aux sciences, aux arts, à tous les hommes sensibles, de quelques nations qu'ils soient, parce que son but principal est la recherche d'officiers et de marins dont la perte serait universellement regrettée; voulant participer à cette noble et courageuse entreprise, et multiplier, par cet exemple, celles que des armateurs ou négociants pourraient tenter dans des vues aussi louables; après avoir entendu son comité de marine et décrété l'urgence;

« Décrète, qu'il sera délivré à M. Du Petit-Thouars, par la caisse de la trésorerie nationale, à titre de gratification, pour subvenir aux frais de son armement, une somme de dix mille francs, et que le présent décret sera porté dans le jour à la sanction du roi. »

Louis XVI accorda deux audiences à Du Petit-Thouars. Ce monarque, qui avait des connaissances très étendues en géographie, examina avec lui, sur la carte, la

route qu'il se proposait de suivre, lui donna des conseils, et lorsqu'il prit congé de lui : « Tout ce que je vous demande, lui dit le roi, c'est que votre frère, qui, je le sais, s'occupe de botanique, me rapporte un herbier pour moi. »

Après beaucoup de contrariétés et de contre-temps de toute espèce, les deux frères partirent enfin de Saumur pour se rendre à Brest. En y arrivant, Du Petit-Thouars apprit qu'il avait été nommé lieutenant de vaisseau, à la date du 1er janvier 1792.

Ce ne fut que le 22 août suivant que *le Diligent* put mettre à la voile. Mais au moment du départ Du Petit-Thouars se vit tout à coup séparé de son frère, dont un arrêté du Comité de salut public avait ordonné l'arrestation. Présumant tous deux que cette mesure n'était que préventive, ils se donnèrent rendez-vous à l'Ile-de-France; ils ne devaient plus se revoir.

La navigation du *Diligent* fut assez heureuse. Ayant relâché à l'Ile-de-Sel (l'une des îles du Cap-Vert) pour faire de l'eau, Du Petit-Thouars y trouva quarante marins portugais qui y avaient été oubliés, à la suite de leur pêche. Ils mouraient de faim, leurs vêtements étaient en lambeaux, et ils n'attendaient plus que la mort. Il les prit à son bord et les transporta à Saint-Nicolas. A son arrivée dans cette île, il la trouva livrée à la plus grande disette. Lui, qui ne savait résister à aucun mouvement généreux, fait débarquer une grande partie des vivres de son bâtiment, et les fait transporter dans les magasins de la ville. A son départ, les habitants, ayant l'évêque à leur tête, l'accompagnèrent jusqu'au rivage, en le comblant de bénédictions.

En quittant Saint-Nicolas, Du Petit-Thouars se dirigea

sur Saint-Iago, pour renouveler ses vivres. Il y resta peu de temps, mais son équipage y avait pris le germe d'une maladie qui se développa à la mer, et qui, en peu de jours, lui enleva le tiers de ses marins. Cette circonstance le força de relâcher à l'Ile de Fernando de Noronha, qui était la plus proche du point où il se trouvait.

La relâche d'un bâtiment français dans une île du Brésil, à cette époque (fin de 1792), donna de l'ombrage aux Portugais, qui étaient instruits des événements qui se passaient en France. Du Petit-Thouars essaie de détruire les soupçons qui s'élèvent contre lui, il expose au gouverneur portugais l'objet de sa mission; mais celui-ci, sans égard pour ses réclamations, lui déclare que lui et son équipage sont prisonniers, que son navire est saisi et va être conduit à Fernambouc. On met à bord un capitaine portugais qui échoue le bâtiment en entrant dans le port. Ce fut ainsi que Du Petit-Thouars vit se détruire, sans espoir, le généreux projet pour lequel il avait fait tant de sacrifices.

De Fernambouc, il fut conduit à Lisbonne, ainsi que son état-major et son équipage. Ils y éprouvèrent une assez longue captivité. Rendu enfin à la liberté au mois d'avril 1793, Du Petit-Thouars, qui ne se souciait point de revenir en France à cette époque, forme avec quatre de ses compagnons le projet de passer aux États-Unis, et à cet effet ils s'embarquent sur un bâtiment du commerce qui avait cette destination. Toutefois, avant de quitter Lisbonne, il distribue à ses officiers et à son équipage six mille francs que le gouvernement portugais lui avait fait remettre, comme produit de la vente des débris de son bâtiment[1].

(1) Après de longues et pénibles démarches, la famille de Du Petit-

Le séjour de Du Petit-Thouars à l'Amérique du Nord fut d'environ trois ans. Pendant ce laps de temps, il fit deux tentatives infructueuses pour gagner par terre la côte nord-ouest. Le duc de La Rochefoucauld-Liancourt, qui se trouvait alors aux États-Unis, lui ayant proposé de l'accompagner à Niagara, il y consentit, et ils visitèrent ensemble la cataracte de la rivière Niagara, qui passe pour la plus belle du globe.

En 1796, Du Petit-Thouars entrevoyant le retour à un nouvel ordre de choses en France, se décida à revenir dans sa patrie. Pendant son absence, il avait été destitué, comme noble, de son grade dans la marine; à son retour, on lui proposa d'y rentrer; il accepta, et il fut rétabli sur les listes dans le grade de capitaine de vaisseau, au mois de mars 1796.

Lorsqu'au commencement de l'année 1798 l'expédition d'Egypte fut résolue, Du Petit-Thouars, qui était alors à Toulon, reçut le commandement du *Franklin*, qui était destiné à faire partie de l'armée navale aux ordres du vice-amiral Brueys. Déjà il en avait fait l'armement, lorsqu'il reçut l'ordre de passer sur *le Tonnant*, de quatre-vingts. Cette armée appareilla de Toulon le 19 mai 1798; le 9 juin suivant, elle parut devant Malte, et après avoir coopéré à la prise de cette île, elle se dirigea sur Alexandrie et mouilla devant ce port le 1er juillet. Après le débarquement des troupes qu'elle avait à bord, elle alla mouiller le 3 dans la rade d'Aboukir, où elle s'embossa.

Thouars a enfin obtenu, en 1802, de la cour de Lisbonne, les sommes réclamées pour indemnité de la confiscation faite, au Brésil, du navire *le Diligent*, et elle a distribué à chacun des intéressés dans l'armement la portion qui lui revenait de la somme reçue.

Au funeste combat que cette armée soutint, le 1er août suivant, contre celle de l'amiral Nelson, *le Tonnant* était le matelot d'arrière de *l'Orient*, que montait l'amiral Brueys. Il le seconda vaillamment, et ce fut sous son feu que *le Bellérophon* amena son pavillon. *Le Majestic*, qui, en venant prendre poste le long du *Tonnant*, avait engagé son bout dehors de beaupré dans le gréement du grand mât de ce vaisseau, reçut dans cette position tous les coups du *Tonnant*, qui, l'enfilant de l'avant à l'arrière, lui firent le plus grand mal. Son capitaine fut tué, presque tous les officiers furent blessés, et deux cents matelots environ se trouvèrent hors de combat. Ce ne fut qu'avec une peine infinie que ce vaisseau parvint à se dégager du feu meurtrier du *Tonnant*, et réussit à s'établir en travers d'un des vaisseaux plus en arrière, qui probablement le reçut aussi chaudement.

Au moment où le feu se déclara à bord de *l'Orient*, les vaisseaux anglais qui le combattaient cessèrent de tirer sur lui, et réunirent leurs efforts contre *le Franklin* et *le Tonnant*. Ces deux vaisseaux soutinrent leur attaque avec une fermeté digne des plus grands éloges. En un moment ce dernier fut couvert de feu; Du Petit-Thouars, qui avait déjà reçu plusieurs blessures assez graves aux pieds et aux mains, eut les deux bras et une jambe emportés par une volée tirée à bout portant.

Ainsi finit, à l'âge de trente-huit ans, un officier à qui il n'a manqué qu'une plus longue existence pour se placer au rang des hommes les plus célèbres de la marine française.

Nous terminerons cet article par le portrait qu'a fait de Du Petit-Thouars l'auteur de l'article qui lui est consacré dans la *Biographie universelle*. « Il réunissait les

qualités les plus opposées : doué d'une extrême vivacité d'imagination, personne au besoin n'était plus patient et plus persévérant que lui; plein d'ardeur et de moyens pour les entreprises qui pouvaient contribuer à la gloire ou à l'avantage de son pays, il devenait calme et résigné lorsque les événements ne répondaient pas à ses espérances, supportant l'infortune sans humeur, comme il aurait joui des succès sans amour-propre; sincère jusqu'à l'imprudence pour lui-même, il était réservé sur le compte des autres jusqu'à la dissimulation; il ne disait jamais ce qui pouvait leur nuire.

« Remarquable dans la société par une conversation pleine d'abandon, de naturel et de saillies, il cachait sous les formes les plus gaies un esprit sérieux et toujours observateur.

« Comme Sterne, auquel d'ailleurs il ressemblait beaucoup par ses qualités morales et la nature de son génie, il n'étudiait les hommes que pour chercher sous leurs défauts les qualités qui pouvaient s'y trouver, et se justifier ainsi lui-même la bonne opinion qu'il s'était formée de ses semblables.

« Toutefois, s'il était l'apologiste de la nature humaine, il ne l'était cependant pas des vices qui la dépravent ou des crimes qui la déshonorent. On l'a vu plus d'une fois, au récit de quelque injustice ou de quelque oppression violente, exprimer avec énergie la haine qu'il portait à toute espèce de tyrannie, et il s'élevait alors jusqu'aux plus hauts tons de l'éloquence. »

Du Petit-Thours a laissé plusieurs manuscrits, que sa sœur, mademoiselle Félicité Du Petit-Thouars, a réunis en 3 volumes in-8°, sous le titre de *Lettres*, *Mémoires*, et *Opuscules d'Aristide Du Petit-Thouars*, *capitaine de*

vaisseau, enseveli sous les débris du Tonnant *au combat d'Aboukir*, ouvrage dont nous nous sommes beaucoup aidé pour la rédaction de cette notice.

Un de ses neveux (M. Abel Du Petit-Thouars) sert aujourd'hui dans la marine comme capitaine de vaisseau, officier de la Légion-d'Honneur.





TROMP. (Martin)

Le père [illegible]
service de la [illegible]
plus tendre [illegible]
métier de la mer.
[illegible], le jeune [illegible]
qui commandait sur [illegible]
dres du [illegible]
que cette [illegible]
[illegible] de Gibraltar. L'[illegible]
était en croisière avec sa [illegible]

TROMP

(MARTIN),

LIEUTENANT-AMIRAL GÉNÉRAL DE HOLLANDE,

Né à la Brille en 1597, tué, en combattant, le 10 août 1653.

Le père de Tromp, qui était capitaine de vaisseau au service de la Hollande, le fit embarquer avec lui dès sa plus tendre jeunesse, voulant le former lui-même au métier de la mer.

En 1607, le jeune Tromp était mousse sur la frégate que commandait son père, dans l'armée navale aux ordres de l'amiral Heemskerk, et il participa au combat que cette armée livra, le 25 avril, aux Espagnols, sous le canon de Gibraltar. L'année suivante, Herbert Tromp, étant en croisière avec sa frégate sur la côte de Guinée, rencontra un forban anglais qu'il attaqua. Le combat fut long et sanglant; Herbert y perdit la vie. « Camarades, « criait son fils à l'équipage, ne vengerez-vous pas la « mort de mon père? » Mais les marins hollandais, démoralisés par la perte de leur capitaine, combattirent mollement, en sorte que le forban s'empara de la frégate. Le jeune Tromp, tombé au pouvoir du vainqueur, se vit contraint de servir avec lui comme mousse pendant plusieurs années.

Rendu enfin à sa patrie, Tromp fut embarqué en qualité de lieutenant, en 1625, sur l'un des vaisseaux de la flotte de l'amiral L'Hermite, qui se rendait dans le grand Océan équinoxial, et il participa au sanglant combat qu'elle livra aux Espagnols devant Lima. A son retour de cette campagne, pendant le cours de laquelle il avait trouvé plusieurs fois l'occasion de se distinguer, le prince Maurice lui donna le commandement d'une frégate, sur laquelle l'amiral Pit-Hein porta son pavillon. Sorti du Texel, au mois d'août 1629, avec six vaisseaux pour croiser sur les côtes de Flandre, cet amiral rencontra une escadre espagnole à laquelle il livra combat. En moins d'une heure il s'empara de trois vaisseaux ennemis; mais sur la fin de l'action un boulet vint le frapper à la tête, et il tomba dans les bras de Tromp, qui, quelques jours après, rentra à Delft, ramenant sur sa frégate le corps de son amiral.

Des dégoûts, occasionnés par les passe-droits qu'il éprouva, lui firent abandonner pendant quelque temps une carrière où il s'était déjà fait remarquer avec tant d'avantage. Cependant, en 1637, vaincu par les sollicitations de ses amis, il rentra au service; le stathouder, Frédéric-Henri, le créa lieutenant-amiral et lui donna le commandement d'une escadre de douze vaisseaux destinée à agir contre les Espagnols. Instruit qu'une escadre de cette nation, composée de dix vaisseaux, quatre frégates et six autres bâtiments de guerre inférieurs, devait sortir du port de Mardick, il alla l'attendre à la mer. L'ayant rencontrée quelques jours après, il l'attaqua, s'empara de deux vaisseaux et des quatre frégates. L'amiral espagnol s'échoua sur un banc; le vice-amiral de Dunkerque prit feu pendant le combat, et les six autres vaisseaux, entièrement désemparés, se virent forcés de se jeter à la

côte pour éviter d'être pris, en sorte que, de toute l'escadre espagnole, il n'y eut que les bâtiments légers qui parvinrent à s'échapper. Tromp, victorieux, rentra en Hollande, ramenant ses prises avec lui et ayant environ sept cents prisonniers sur son escadre. Les États-Généraux lui firent don d'une magnifique chaîne d'or en mémoire de sa victoire, et le roi de France le décora du cordon de Saint-Michel.

L'année suivante (1639), le roi d'Espagne, Philippe IV, voulant réparer cet échec, ordonna l'armement d'une flotte de soixante bâtiments de guerre, à laquelle devaient se joindre quatorze corsaires de Dunkerque. Cette flotte sortit de la Corogne, au mois de juillet, sous le commandement de l'amiral don Antonio Ocquendo. Tromp, qui avait été envoyé à sa rencontre avec une escadre de douze vaisseaux, qui devait être successivement portée à cinquante, alla l'attendre sur les côtes de Flandre. En effet, peu de jours après sa sortie du Texel, il eut connaissance de l'avant-garde de la flotte espagnole, qui se dirigeait sur Dunkerque pour y débarquer quatre mille hommes qu'elle avait à bord. Il se mit aussitôt en devoir de l'attaquer. Dès le commencement de l'action un de ses vaisseaux saute en l'air. Cet événement ne l'arrête point; il fait un feu épouvantable sur l'escadre espagnole, qu'il désempare en peu de temps, un vaisseau et un galion tombent en son pouvoir; mais la nuit qui survient fait cesser le combat. Le lendemain au point du jour, l'amiral Ocquendo, qui avait rejoint son avant-garde, profitant de la supériorité de ses forces, attaque à son tour Tromp, qui était resté sur le champ de bataille. Le choc fut rude, mais il le soutint avec la plus brillante valeur. Attaqué par le vaisseau amiral espagnol, il se battit en héros, et quoique le sien fût de beaucoup

inférieur en canons, il le maltraita tellement qu'il s'en fit abandonner. En peu d'instants il eut réparé ses avaries, et s'acharnant à l'amiral Ocquendo, pendant que ses vaisseaux combattaient vaillamment de leur côté, il le canonna avec tant de vigueur, que bientôt il le vit couler bas.

Tromp allait poursuivre ses avantages, lorsqu'un brouillard épais, qui s'éleva tout à coup, le força d'interrompre l'action. Ayant été rejoint pendant la nuit par onze vaisseaux, il tenta de recommencer le combat le lendemain ; mais la flotte espagnole, fuyant devant lui, se réfugia dans la rade des Dunes, où se trouvaient quarante vaisseaux anglais, sur la protection desquels elle comptait. Tromp alors regagna les ports de la Hollande, tant pour mettre ses prises en sûreté, que pour aller chercher des renforts. Les corsaires de Dunkerque, protégés par quelques vaisseaux anglais, profitèrent de l'absence de l'escadre hollandaise pour conduire dans leurs ports les bâtiments chargés de troupes et d'argent.

Cette protection accordée aux Espagnols par les Anglais excita les plaintes des États-Généraux, qui, ne recevant point de réponse à leurs réclamations, portèrent la flotte de Tromp à quatre-vingts bâtiments de guerre, à bord desquels on embarqua des troupes et des munitions. Il reçut l'ordre de se rendre immédiatement aux Dunes, où était encore la flotte espagnole, et de l'y attaquer, quand même elle serait protégée par les Anglais, que dans ce cas il devrait aussi combattre. En effet, Tromp appareilla pour les côtes d'Angleterre peu de jours après. A la vue de ses forces, les Anglais qui ne voulaient point entrer en guerre avec la Hollande, se retirèrent, laissant ainsi les Espagnols livrés à eux-mêmes.

L'amiral Ocquendo, espérant échapper aux Hollandais, profita d'une brume épaisse pour mettre à la voile; mais Tromp, dont il n'était pas aisé de tromper la vigilance, le suivit, et aussitôt que le brouillard fut dissipé il le força d'accepter le combat. L'amiral hollandais avait partagé sa flotte en cinq divisions, qui toutes, en agissant séparément, devaient néanmoins se porter secours mutuellement. On se canonna vivement de part et d'autre pendant plus d'une heure; mais à ce moment un calme plat qui survint mit les deux armées dans l'impuissance de continuer l'action. Cependant le vent s'étant élevé de la partie du nord, toutes deux manœuvrèrent pour se le gagner réciproquement, ce qui fut l'occasion d'un combat qui dura huit heures. Les Espagnols y firent des prodiges de valeur; toutefois la victoire se déclara en faveur des Hollandais. Les Espagnols perdirent quarante bâtiments, au nombre desquels étaient le vice-amiral d'Espagne, l'amiral de Galice, et un grand galion portugais de quatre-vingts canons, monté de quatorze cents hommes; vingt-un autres allèrent s'échouer aux Dunes. Tromp envoya ses brûlots pour les incendier; mais les Anglais en sauvèrent dix-huit. De toute la flotte espagnole, huit vaisseaux seulement parvinrent à se réfugier, coulant bas d'eau, dans le port de Dunkerque. Outre leurs pertes en vaisseaux, les Espagnols eurent sept ou huit mille hommes tués ou blessés, deux mille furent faits prisonniers. Chose incroyable dans un combat aussi acharné, les Hollandais ne perdirent qu'un seul vaisseau qui coula bas. Tromp rentra en triomphe à Rotterdam, avec seize bâtiments de guerre espagnols qu'il remenait à sa suite. Cette victoire, qui reçut le nom de *bataille des Dunes*, causa une grande joie en Hollande. Le roi de France envoya à Tromp des lettres de noblesse,

accompagnées d'un riche présent, et à quelque temps de là, sa famille s'étant accrue d'une fille, les États-Généraux lui donnèrent au baptême les noms de *Anna-Maria-Victoria-Martensis-Harpensis-Trompensis-Dunensis.*

La paix de Munster (1648) mit fin à la guerre sanglante qui régnait depuis quatre-vingts ans entre l'Espagne et la Hollande; mais, quelques années après, elle en eut une à soutenir contre l'Angleterre.

Après le meurtre de Charles Ier et l'avénement de Cromwell au protectorat, des discussions très vives s'élevèrent entre les États-Généraux et le Parlement au sujet du fameux *acte de navigation*, par lequel il était défendu à tous bâtiments étrangers d'apporter en Angleterre aucune marchandise qui n'eût pas été fabriquée chez eux, ce qui ruinait le commerce des Hollandais, qui n'étaient que les facteurs des autres nations et des Anglais eux-mêmes. On nomma de part et d'autre des ambassadeurs pour accommoder ce différend. Les conférences furent longues et orageuses; mais pendant qu'on discutait, les flottes anglaise et hollandaise en vinrent à un engagement qui mit fin aux négociations. Ce combat fut, dit-on, l'effet du hasard. Au mois de mai 1652, les États-Généraux mirent sous les ordres de Tromp une armée de quarante bâtiments de guerre pour protéger le commerce. On lui avait défendu de permettre qu'on visitât les vaisseaux de la république, et il lui était surtout ordonné de ne pas s'approcher des côtes d'Angleterre pour éviter toute querelle avec cette puissance; mais les éléments en disposèrent autrement. Un coup de vent violent, qu'essuya la flotte de Tromp en sortant du port, le poussa jusque sur les côtes d'Angleterre, et il se vit forcé de relâcher dans la rade des Dunes. Avant de

mouiller, il envoya deux de ses capitaines au commodore anglais qui y commandait, pour lui faire connaître la cause de sa relâche, et lui dire qu'il comptait appareiller aussitôt que les vents le permettraient. En effet, quelques jours après, étant sorti des Dunes, il faisait route pour Calais, lorsqu'une frégate hollandaise qu'il rencontra lui rendit compte que sept bâtiments marchands, richement chargés, étaient poursuivis dans le détroit par une escadre anglaise. Le capitaine ajoutait que lui-même avait été rencontré par une frégate anglaise qui avait voulu le visiter; mais qu'il s'y était refusé. Tromp aussitôt se rapprocha des côtes d'Angleterre pour se porter au secours des bâtiments poursuivis. Chemin faisant, il eut connaissance de l'escadre anglaise, commandée par l'amiral Blake, forte de quinze vaisseaux. Il se disposait à rendre au pavillon anglais les honneurs accoutumés, lorsque deux coups de canon, dirigés sur son vaisseau, partirent de celui que montait Blake. Tromp ne répondit qu'au troisième par un boulet qui perça le pavillon amiral. Blake riposta par toute sa volée, et alors le combat s'engagea. Au moment où il commençait, une flotte sortie de la rade des Dunes vint se joindre à Blake, et porta ses forces à cinquante bâtiments de guerre. Tromp n'en avait que quarante; mais il n'hésita pas. L'engagement dura quatre heures avec un courage égal de part et d'autre; la nuit seule y mit fin. Les Anglais furent très maltraités; Tromp ne perdit que deux de ses vaisseaux, un avait été pris et l'autre coulé.

Les deux amiraux s'accusèrent réciproquement d'avoir commencé le combat; les ambassadeurs hollandais à Londres montrèrent une lettre de Tromp, par laquelle il déclarait n'avoir reçu aucun ordre des États-Généraux d'agir hostilement contre les Anglais; mais qu'ayant été

provoqué par l'amiral Blake, il avait cru devoir soutenir l'honneur du pavillon hollandais. Les Anglais, fiers de la victoire qu'ils croyaient avoir remportée, n'admirent aucunes raisons; les conférences furent rompues, et la guerre se trouva déclarée.

Tromp continua de tenir la mer. Informé par une de ses frégates que l'amiral Askue était dans la rade des Dunes avec vingt-un vaisseaux, il résolut d'aller l'y attaquer; mais les vents contraires s'étant opposés à cette entreprise, il remonta au nord dans le but d'intercepter un convoi qu'il savait devoir arriver des Indes-Orientales. Il le joignit en effet; mais au moment où il se disposait à l'attaquer une tempête qui survint les sépara. La flotte de Tromp en fut très maltraitée, presque tous ses bâtiments éprouvèrent des avaries tellement majeures, qu'il se vit obligé de regagner les ports de la Hollande. Il faisait route pour s'y rendre, lorsqu'il rencontra l'amiral Blake à la tête de trente vaisseaux; malgré l'état de délabrement de sa flotte, Tromp manœuvra pour lui présenter le combat; mais Blake, dont l'armée avait aussi été battue par la tempête, ne crut pas devoir l'accepter.

Les États-Généraux, mécontents que Tromp eût donné lieu à la guerre avec l'Angleterre, guerre qui était généralement blâmée par la nation, le sacrifièrent à la raison d'État, et il se vit remplacé dans son commandement par Ruyter et de Witte. Toutefois sa disgrâce ne fut pas de longue durée; car au mois de décembre de la même année, les États-Généraux ayant ordonné l'armement d'une flotte de soixante-dix vaisseaux, ils en conférent le commandement à Tromp, qui était fort aimé des officiers et des marins, et qui jouissait, à juste titre, de la plus haute réputation comme amiral. Jean Evertsen, de

Witte, Ruyter et Pierre Floriszoon furent mis sous ses ordres. Il escortait un convoi d'environ trois cents bâtiments, lorsqu'arrivé à la hauteur de Douvres il eut connaissance de l'armée anglaise, commandée par Blake. Les deux armées manœuvrèrent immédiatement pour se rapprocher, et bientôt elles commencèrent le combat. Ruyter et Evertsen, qui étaient à l'avant-garde, se trouvant enveloppés, Tromp accourut à leur secours et les dégagea. Le combat fut long et opiniâtre. Blake blessé se réfugia dans la Tamise, laissant au pouvoir des Hollandais deux de ses vaisseaux; l'un avait été pris par Tromp, l'autre par Evertsen. Un des vaisseaux de la flotte hollandaise avait sauté pendant l'action; ce fut la seule perte qu'elle éprouva. Blake, en racontant ce combat, disait que si Tromp avait eu dix vaisseaux de plus, il eût détruit toute l'armée anglaise; éloge bien rare dans la bouche d'un ennemi. Ce combat ne fut que le prélude d'un autre beaucoup plus mémorable.

Au mois de février 1653, Tromp sortit du Texel à la tête de trente vaisseaux; Ruyter commandait en second sous lui. Il avait pour mission d'aller prendre à l'île de Ré un convoi d'environ deux cent cinquante bâtiments et de le ramener en Hollande. Tromp faisait route pour opérer son retour, lorsque, le 28 février, à la hauteur de Portland et de Bevesier, il rencontra l'armée anglaise. Elle était forte de quarante vaisseaux et commandée par Blake. Pendant trois jours consécutifs, du 28 février au 2 mars, les deux amiraux se livrèrent une série de combats, où, de part et d'autre, on déploya la plus grande valeur. L'intention de l'amiral anglais étant de s'emparer du convoi, il s'attacha à désemparer d'abord les vaisseaux qui l'escortaient, mais Tromp déjoua ce projet par l'habileté de ses manœuvres. Il forma son armée en crois-

sant, dont Ruyter commandait une des extrémités, et il fit mettre les bâtiments marchands dans le centre. Toutefois, un aussi grand nombre de bâtiments à protéger le gênant considérablement, dès la seconde journée, il leur ordonna de faire route pour le Pas-de-Calais, et de se rendre de à en Hollande, en suivant la côte. Tromp alors, plus libre dans ses mouvements, attaqua les Anglais avec une nouvelle ardeur, secondé vaillamment par Ruyter. Le troisième combat commença le 2 mars à dix heures du matin, et ce fut le plus acharné. Tromp, attaqué par le vice-amiral de l'escadre bleue, lui envoya deux volées qui le désemparèrent entièrement et le forcèrent à quitter le champ de bataille. S'attachant ensuite à l'amiral Blake, il le combattit pendant environ une heure, mais plusieurs de ses capitaines ne l'ayant point secondé dans son attaque, comme c'était leur devoir, l'action ne put être aussi décisive. Vers la fin de ce dernier combat, le nombre de coups de canon qui avaient été tirés pendant trois jours était si considérable, que la plupart des vaisseaux hollandais, et celui de Tromp lui-même, manquaient de poudre.

Les deux armées furent très maltraitées. Les Hollandais perdirent neuf vaisseaux, dont cinq avaient été brûlés ou coulés bas et quatre pris; vingt-quatre bâtiments marchands tombèrent au pouvoir des Anglais. L'amiral Blake éprouva une perte de six vaisseaux pris ou coulés bas, et un plus grand nombre furent entièrement désemparés; les pertes en hommes furent estimées à environ deux mille, tués ou blessés; celles des Hollandais étaient de six cents, dont six capitaines. Les États-Généraux donnèrent des éloges publics et décernèrent des récompenses aux deux amiraux et aux officiers qui avaient si vaillamment soutenu l'honneur du pavillon

de la république contre des forces aussi supérieures.

Les succès obtenus par Tromp sur les Anglais leur avaient prouvé qu'ils n'étaient pas seuls maîtres de la mer, ainsi qu'ils s'en vantaient. Les États-Généraux, ne voulant point laisser refroidir l'ardeur des marins, ordonnèrent l'armement immédiat d'une nouvelle armée navale, et ils en offrirent le commandement à Tromp, qui témoigna quelque répugnance à s'en charger. Il représenta que les capitaines qui ne l'avaient point secondé dans son dernier combat ne pourraient désormais lui inspirer aucune confiance, que la plupart des vaisseaux étaient vieux, et que tout faisait craindre que dans une action ils ne fussent hors d'état de tenir longtemps; enfin il ajouta qu'il se dévouerait, mais qu'il ne répondait pas du succès.

En peu de temps une nouvelle flotte de soixante-quinze bâtiments de guerre, tant vaisseaux que frégates et bâtiments légers, se trouva équipée et prête à prendre la mer. Cette armée fut formée en cinq escadres, dont les amiraux Ruyter, de Witte, Evertsen et Floriszoon prirent le commandement à la demande de Tromp. Sa mission était de conduire, par le nord, dans les ports de France et d'Espagne, un convoi d'environ deux cents bâtiments marchands, et de protéger, en retour, un autre convoi aussi considérable venant de la Baltique.

Les Anglais, instruits de la sortie de Tromp, chargèrent les amiraux Monk, Richard Deane et Blake de se mettre à sa poursuite; mais il sut leur échapper, et quelques mois après, il rentrait au Texel, ayant complétement rempli sa mission.

A son retour les Etats-Généraux, ayant renforcé son armée de dix-sept vaisseaux, lui ordonnèrent de remettre immédiatement à la mer, de chercher la flotte anglaise,

qu'ils savaient y être, et de la combattre. Tromp appareilla du Texel dans les derniers jours du mois de mai 1653, se dirigeant sur les Dunes. Les Anglais n'y étant point, il fit route pour les côtes de Flandres. Le 12 juin il les rencontra à la hauteur de Nieuport; leur flotte se composait de cent six bâtiments de guerre, et paraissait bien équipée. Celle de Tromp était à peu près égale en nombre, mais ses vaisseaux étaient généralement plus petits et plus faibles; toutefois il n'hésita point à attaquer. Le combat, commencé à onze heures du matin, dura jusqu'à la nuit. L'amiral anglais Deane fut tué dès les premiers coups de canon. Enfin, au coucher du soleil, les deux armées se séparèrent dans un état de délabrement difficile à décrire. Dans ce premier engagement un vaisseau hollandais coula bas et un autre sauta.

Le lendemain les deux flottes, qui ne s'étaient point perdu de vue, recommencèrent le combat à la hauteur de Dunkerque. Tromp, quoiqu'il eût le désavantage de combattre sous le vent, n'en fit pas moins des prodiges de valeur; mais sur la fin de l'action, le désordre s'étant mis dans sa ligne, les Anglais s'emparèrent de deux de ses vaisseaux, qu'ils brûlèrent. Ce second combat dura aussi jusqu'au soir; le vaisseau que montait Tromp, criblé de boulets, coulait bas d'eau; plusieurs autres étaient dans le même état, et presque tous manquaient de poudre. Il n'y avait pas moyen de songer à un nouvel engagement; Tromp se retira derrière les bancs de Wielingen, et ensuite il ramena son armée à Flessingue. De là il écrivit aux États-Généraux pour leur rendre compte des deux combats qu'il venait de soutenir et de l'état où se trouvaient ses bâtiments; il disait que trente, environ, étaient désormais hors d'état de service, et que si on ne

lui envoyait promptement des renforts, il était dans l'impossibilité d'exécuter les ordres qu'on lui avait donnés; enfin il ajoutait que l'avantage que venait de remporter sur lui l'armée anglaise ne devait être attribué qu'à l'infériorité des bâtiments dont sa flotte était composée. Ruyter et de Witte corroborèrent ces plaintes par leurs rapports.

Les États-Généraux s'empressèrent d'envoyer à Tromp les renforts qu'il demandait, et, le 6 août, il sortit des ports de la Zéelande à la tête de cent six voiles. Le 8, étant sur les côtes de Hollande, il découvrit la flotte anglaise à la hauteur de Catwyck. De part et d'autre on manœuvra pour engager le combat. Il commença à onze heures du matin et dura jusqu'après le coucher du soleil; mais cette journée fut sans résultat marquant pour l'une ni l'autre armée. Le lendemain, les vents qui battaient en côte, ne permirent pas de recommencer le combat; les deux armées s'observèrent mutuellement. Les courants les ayant entraînées jusque vers l'embouchure de la Meuse, ce ne fut que le 10 qu'elles se rencontrèrent à la hauteur de Scheveningen. Tromp, aussitôt qu'il aperçut l'armée anglaise, mit la sienne sur une ligne de bataille dont il prit la droite; Ruyter était à la gauche, Evertsen au centre, de Witte et Floriszoon conduisaient l'arrière-garde. Ce fut dans cet ordre que l'amiral hollandais traversa la flotte anglaise. Il avait viré de bord pour venir l'attaquer au vent, et déjà le combat était engagé vigoureusement, lorsque Tromp fut atteint d'une balle de mousquet qui lui traversa la poitrine; il mourut sur le coup, recommandant à ses officiers de venger glorieusement sa perte. Evertsen prit immédiatement le commandement, et le combat continua avec le plus grand acharnement. Quatre fois les Hollandais tra-

versèrent la flotte de l'amiral Monck. L'action, qui avait commencé à huit heures du matin, fut interrompue à deux heures; les deux armées étaient entièrement désemparées; elles se séparèrent épuisées de lassitude. Vers le soir l'amiral anglais essaya de rengager le combat avec l'arrière-garde, mais de Witte et Floriszoon le reçurent si vigoureusement qu'il fut obligé de renoncer à son dessein. A minuit les deux flottes se séparèrent et les Hollandais rentrèrent au Texel. Ils avaient perdu neuf de leurs vaisseaux, mais leur plus grande perte était celle de Tromp. Son corps, porté à Delft, y reçut les plus grands honneurs funèbres; les États firent élever un monument à sa mémoire, et ils comblèrent de faveurs sa femme ainsi que toute sa famille.



DUBOURDIEU.

DUBOURDIEU

(BERNARD),

CAPITAINE DE VAISSEAU, OFFICIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE L'ORDRE DE LA COURONNE DE FER,

Né à Bayonne le 28 avril 1773, tué au combat de Lissa le 13 mars 1811.

Dubourdieu avait à peine atteint sa seizième année, lorsque, entraîné par un goût invincible vers la carrière de la marine, il s'embarqua sur un bâtiment du commerce, à bord duquel il fit successivement deux campagnes. Ce goût pour un état aussi aventureux contrariait sa famille; mais pensant que, doué, comme il l'était, d'un caractère courageux et entreprenant, il pourrait y obtenir des succès, elle ne mit plus d'obstacle à ce qu'elle regardait comme une vocation, et, en effet, il ne tarda pas à donner des preuves d'une habileté et d'une intrépidité remarquables.

Au retour de ses campagnes, le jeune Dubourdieu, sentant la nécessité de réunir la théorie à la pratique de la navigation, fit à Bayonne son cours d'hydrographie. Levé pour le service de l'État, au mois de juillet 1792, on le dirigea sur Toulon, où il fut embarqué comme matelot timonnier sur le vaisseau *l'Entreprenant*, dont le capitaine, appréciant ses connaissances et son zèle,

lui fit remplir les fonctions d'aspirant. L'année suivante il passa en cette qualité sur la frégate *la Topaze*, avec laquelle il fit la campagne de Naples et celle de Cagliari.

Lorsqu'au mois d'août 1793 les habitants de Toulon livrèrent cette ville aux Anglais, *la Topaze* se trouva au nombre des bâtiments dont l'amiral Hood prit possession au nom de Louis XVII, et qui furent emmenés à Gibraltar. A leur arrivée en ce port, les équipages furent mis sur des pontons. Ils y éprouvaient depuis dix-huit mois la plus dure captivité, lorsque Dubourdieu forma le projet de la faire cesser enfin. Il en fait part à vingt de ses compagnons, marins et soldats, qui consentent à le reconnaître pour chef et à s'en rapporter à lui pour les détails d'exécution. Profitant d'une nuit très obscure, Dubourdieu se glisse à la mer le long du ponton, et va à la nage, aidé d'un de ses compagnons, couper l'amarre de la chaloupe qui était filée à l'arrière d'un navire de commerce mouillé non loin du ponton. Toujours nageant, ils amènent cette chaloupe sur l'arrière du bâtiment-prison, et ils y embarquent leurs camarades.

Ce n'était pas le tout d'être parvenus si heureusement à s'échapper; il fallait sortir de la rade de Gibraltar, et pour cela un bâtiment était indispensable; Dubourdieu désigne à ses camarades un transport mouillé en tête de la rade, et leur propose de s'en emparer. Mais ce bâtiment était armé, et nos fugitifs n'étaient pourvus d'armes d'aucune espèce. Les avirons de la chaloupe y suppléent; on les brise, et chacun d'eux muni d'un de leurs fragments, on se dirige sur le bâtiment. Parvenus auprès de lui, Dubourdieu saute le premier à bord et est suivi de ses camarades; l'équipage anglais surpris n'oppose qu'une faible et vaine résistance, et en peu d'instants les Fran-

çais se trouvent maîtres du bâtiment. Le capitaine est amené sur le pont, et Dubourdieu, qui s'est armé d'une hache, le menace de lui fendre la tête, s'il ne répond d'une manière convenable aux questions qui lui seront faites par les bâtiments de guerre auprès desquels ils passeront. Alors le câble est coupé, les voiles larguées et bordées, et le bâtiment se dirige, pour sortir de la rade, entre un vaisseau anglais et deux frégates portugaises qui, satisfaits des réponses du capitaine à leurs interpellations, le laissent passer librement. Dubourdieu parvint à gagner heureusement le port de Lorient avec sa prise. Ce bâtiment était *le Temple*, transport de guerre armé de dix canons de six. En récompense de sa conduite courageuse, Dubourdieu fut nommé enseigne de vaisseau le 21 mars 1796. Il était alors âgé de vingt-deux ans.

Après avoir été successivement embarqué sur divers bâtiments chargés de la protection du commerce sur les côtes de Bretagne, il passa en 1797 sur *la Gaîté*, destinée pour Cayenne. Cette corvette, en s'y rendant, fut rencontrée par la frégate anglaise *l'Aréthuse*, contre laquelle elle soutint un combat de deux heures et demie. Dans cette action, Dubourdieu fut blessé à la jambe; mais il n'en continua pas moins de rester à son poste, quoique sa blessure fût assez grave. Malgré sa belle résistance, *la Gaîté* succomba, et Dubourdieu, fait prisonnier, fut conduit en Angleterre, où il resta dix-sept mois.

A son retour, en 1799, il fut embarqué sur la frégate *la Régénérée*, à bord de laquelle il fit une campagne en Égypte. Le général en chef de l'armée d'Orient, qui avait apprécié le zèle infatigable de Dubourdieu, fit choix de lui pour vérifier les sondes des passes du port

d'Alexandrie. Cette mission, remplie sous le feu des croiseurs anglais, l'exposa souvent à de grands dangers; mais elle fut exécutée malgré tous les obstacles. Après la mort de Kléber, le général Abdala Menou, qui lui succéda, accorda la même confiance à Dubourdieu, et le chargea de diverses expéditions nocturnes, dans l'une desquelles il fut blessé assez grièvement.

Lors du siége d'Alexandrie (avril 1801), le général Menou confia à Dubourdieu le commandement de l'aviso *l'Écrevisse*, en le chargeant de ses dépêches pour France. Il le nomma en même temps lieutenant de vaisseau, et à son retour en France le général demanda et obtint pour lui du premier consul la confirmation de ce grade. Rencontré dans le golfe Adriatique par une corvette anglaise, Dubourdieu fut pris; mais il parvint à gagner Tarente, d'où il expédia les dépêches dont il était porteur. L'amiral Villeneuve, qui commandait en ce port l'escadre d'observation du Midi, le fit embarquer sur son vaisseau, et dans le trajet de retour à Toulon, un matelot étant tombé à la mer, Dubourdieu, qui en ce moment était sur le pont, se précipita et parvint à le sauver.

Au mois de mars 1802, Dubourdieu fut nommé au commandement de l'aviso *la Coureuse*, armé de quatre canons et ayant quarante hommes d'équipage. Envoyé aux Antilles, il y commanda la station pendant près d'un an, et à la déclaration de guerre avec les Anglais, il soutint plusieurs engagements pour la défense de la côte. *La Coureuse* était mouillée dans la rade de Saint-Pierre (Martinique), lorsque, dans la nuit du 4 au 5 mars 1804, elle fut attaquée par trois péniches anglaises, détachées du vaisseau *le Bleinhem*, armées chacune d'un obusier et de trente-cinq hommes, commandés par un officier. Du-

bourdieu, qui était sur ses gardes, avait ses filets d'abordage tendus, en sorte que tous les efforts des assaillants pour pénétrer à bord furent vains, et ils se virent repoussés de toutes parts. Après trois quarts d'heure d'une lutte acharnée de part et d'autre, pendant laquelle deux des embarcations anglaises avaient été coulées, la troisième prit la fuite. Dubourdieu, ainsi que quatre hommes de son équipage, furent blessés dans cet engagement; il n'y eut qu'un homme tué. Les Anglais perdirent l'officier qui commandait l'expédition, et eurent environ trente-cinq hommes tués ou blessés. Deux matelots anglais qui s'étaient sauvés à la nage à bord d'un bâtiment de commerce français y furent faits prisonniers[1].

Cette belle et honorable défense contre des forces aussi supérieures ne fit qu'ajouter à la réputation de bravoure et d'intrépidité dont jouissait Dubourdieu dans la colonie. Il en donna de nouvelles preuves lors du raz de marée qui bouleversa la rade de Saint-Pierre dans les journées des 3, 4 et 5 septembre 1804. Dubourdieu y exerçait alors les fonctions de capitaine de port. On connaît les effets désastreux que produisent toujours ces

(1) Au Fort de France, le 5 mars 1804.

L'amiral Villaret-Joyeuse, capitaine général de la Martinique et dépendances, au lieutenant de vaisseau Dubourdieu.

« Mon opinion sur votre compte était trop bien établie, mon cher Dubourdieu, pour que l'avantage que vous venez de remporter puisse ajouter aux sentiments que j'ai pour vous.

« Je vais rendre compte au ministre de la courageuse résistance que vous venez d'opposer à la tentative faite sur votre bâtiment, et je ne doute pas qu'il ne vous en témoigne sa satisfaction, en y joignant la récompense due à votre courage et à vos services. »

raz de marée; celui-là fut tel qu'on n'en avait pas eu d'exemple dans cette île depuis 1780. La mer en furie avait jeté à la côte une grande partie des bâtiments mouillés en rade; les autres tenaient encore, mais ils étaient menacés du même sort. Tous les efforts humains semblaient ne pouvoir empêcher leur perte; il ne restait plus qu'à tâcher de soustraire à une mort qui paraissait inévitable les malheureux qui étaient à bord; Dubourdieu se dévoua pour remplir cette noble mission. Quoique la mer, qui brisait avec fureur sur la plage, interceptât en quelque sorte toute communication avec les navires mouillés ou échoués, il se précipite dans une pirogue, avec quelques nègres; trois fois les lames font chavirer sa frêle embarcation, et c'est à la nage qu'il est obligé d'accomplir sa généreuse entreprise. Heureusement il était doué d'une force herculéenne, et de plus c'était un très habile nageur. Plongeant à travers les lames, tantôt dessus, tantôt dessous, il parvient à ramener successivement sur la plage tous les hommes composant les équipages de ces bâtiments. Une heure plus tard c'en était fait d'eux.

Le 5 juillet 1806, Dubourdieu fut nommé capitaine de frégate et membre de la Légion-d'Honneur; il continua ses services à la Martinique comme commandant des bâtiments chargés de la protection du commerce sur les côtes de cette île.

En 1807, Dubourdieu revint en France, et il reçut immédiatement l'ordre de se rendre à Bordeaux pour y prendre le commandement de la frégate *la Pénélope*, qui y avait été construite. Il appareilla de ce port, de conserve avec *la Thémis*, au mois de janvier 1808, pour se rendre à Toulon. Dans leur trajet ces deux frégates s'emparèrent de treize bâtiments anglais, dont deux cor-

saires, et rentrèrent en ce port, ayant à bord environ trois cents prisonniers. A son arrivée, *la Pénélope* fut attachée à l'armée navale aux ordres de l'amiral Ganteaume, et employée à diverses missions en Corse, à Gênes et sur les côtes d'Italie. Le 13 juin 1808, Dubourdieu fut promu au grade de capitaine de vaisseau.

Au mois de février 1809, il trouva une nouvelle occasion de se signaler. L'armée navale de Toulon faisait de fréquents appareillages pour exercer les équipages; mais l'amiral, sans doute d'après ses instructions, évitait soigneusement toute espèce d'engagement avec l'armée anglaise qui bloquait ce port. Dubourdieu avait remarqué qu'une des frégates de cette armée, chargée probablement de surveiller les mouvements de la flotte française, poussait souvent ses bordées jusqu'à l'ouvert de la rade, et quelquefois même jusqu'à peu de distance du cap Sicié. Il pensa qu'il serait possible de la punir de son audace, et peut-être de s'en emparer. Il s'en ouvrit à l'amiral Ganteaume, et lui demanda avec les plus vives instances la permission d'aller attaquer cette frégate. L'amiral, qui connaissait l'habileté et la bravoure de Dubourdieu, ne doutait pas du succès de l'entreprise, mais la teneur de ses instructions s'opposait à ce qu'il accédât à la demande de ce commandant. Cependant, vaincu par ses instances, réitérées chaque jour, il y consentit enfin. Toutefois, ne voulant point exposer *la Pénélope* aux chances d'un engagement à forces égales, il lui adjoignit *la Pauline*, en la plaçant sous ses ordres.

Ces deux frégates appareillèrent de la rade de Toulon le 27 février 1809, à huit heures du soir. Suivant sa coutume la frégate anglaise s'était, ce jour-là, beaucoup approchée de la rade. La nuit, qui était très obscure, fa-

vorisant leur manœuvre, les frégates coururent d'abord une bordée au large, puis elles ramenèrent sur la terre dans le dessein de couper la retraite à la frégate ennemie. Elles la découvrirent à deux heures du matin; à quatre heures et demie elles l'engagèrent, et à cinq heures un quart son pavillon était amené. C'était *la Proserpine*, frégate du premier rang; elle avait eu onze hommes tués et quinze blessés. « Notre bonheur a été « tel, disait Dubourdieu dans son rapport à l'amiral, que, « bien que nous ayons combattu vergue à vergue et de « nuit, *la Pénélope* n'a pas eu un seul homme tué, et « n'a éprouvé que quelques avaries dans son gréement. « *La Pauline*, par la position habile qu'elle a su con- « server, n'a nullement souffert. » La croix d'officier de la Légion-d'Honneur fut accordée à Dubourdieu, en récompense de ce glorieux fait d'armes.

Lorsqu'en 1810 l'empereur résolut de former dans le golfe de Venise une division navale composée de bâtiments français et italiens, pour protéger cette portion du royaume d'Italie contre les entreprises des corsaires anglais, et assurer la liberté du commerce sur ces côtes, le ministre de la marine Decrès lui désigna Dubourdieu comme l'un des officiers le plus propre à commander cette division. L'empereur fixa en effet son choix sur lui, et il reçut en conséquence l'ordre de se rendre de Toulon à Milan, à la disposition du prince Eugène Napoléon, vice-roi d'Italie, qui lui donna le commandement des forces navales qui devaient se réunir à Ancône. Ces forces consistaient en cinq frégates, dont trois françaises, deux italiennes, et trois bricks italiens. Le ministre de la marine Decrès, en adressant au commandant Dubourdieu ses instructions sur le service qu'il allait avoir à remplir, ajoutait de sa main : « Il faut gagner là, par vos services,

« une distinction toute particulière. Je ne pouvais vous « mettre sur un théâtre où vous puissiez ressortir da- « vantage. C'est parce que je vous ai cru une noble et « forte ambition, et le désir de chercher des occasions « extraordinaires, que j'ai obtenu de Sa Majesté qu'elle « vous mît sous les ordres du prince. » Et, dans une dépêche du 11 octobre 1810, il lui mandait : « Vous voilà « dans une belle position, faites en sorte d'y mériter le « brevet de contre-amiral. » Mais ces recommandations étaient inutiles pour un officier dévoré, comme Dubourdieu, de l'amour de son métier, et l'on va bientôt en avoir la preuve.

Après avoir pris à Milan les ordres du prince vice-roi, Dubourdieu se rendit à Venise. A son arrivée il imprima un tel élan et une telle activité à toutes les parties du service, ainsi qu'aux personnes placées sous ses ordres, que, dès les premiers jours du mois d'octobre 1810, la division navale se trouva réunie à Ancône et prête à prendre la mer. Il faut dire aussi que, dans cette circonstance, il fut merveilleusement secondé par l'ingénieur Tupinier[1], chargé alors à Venise de la direction des constructions qui s'y exécutaient pour le compte de l'Empire français.

Dubourdieu, qui s'était bientôt acquis l'estime et la confiance du prince Eugène, reçut de lui, vers la fin du mois d'octobre 1810, l'ordre de se rendre à Lissa, avec sa division, pour y détruire les établissements que les Anglais y avaient formés, et qui servaient de refuge à leurs corsaires, ainsi que d'entrepôt pour leurs marchandises. Et

(1) Aujourd'hui, baron, conseiller d'état, membre de la Chambre des Députés, du conseil d'amirauté, et directeur des ports au ministère de la marine.

dans une lettre autographe que lui écrivait le prince, le 21 octobre 1810, au sujet de cette expédition, il ajoutait: « Je ne vous souhaite ni bonheur ni courage, puisque « vous les avez déjà. » Dubourdieu appareille d'Ancône, à la tête de sa division, le 23 du même mois; il entre de vive force dans le port de Lissa, capture douze corsaires anglais et un grand nombre de bâtiments de commerce, détruit et brûle tous les établissements, et fait environ trois cents prisonniers. Après cette expédition il fait voile pour Ancône, à la vue d'une division anglaise qui crut prudent d'éviter le combat. Ce brillant résultat obtint les témoignages de la plus vive satisfaction de la part du vice-roi, du ministre de la marine, et la décoration de l'ordre de la Couronne de Fer en fut la récompense.

Dubourdieu employa l'hiver suivant à dresser les équipages de sa division, et à perfectionner leur instruction par des manœuvres et des exercices continuels; une noble émulation était constamment entretenue entre les divers bâtiments, et il espérait pouvoir se mesurer avec avantage contre les frégates anglaises qui croisaient dans l'Adriatique, lorsque l'occasion s'en présenterait. Elle ne pouvait arriver trop tôt au gré de sa bouillante ardeur.

Au commencement du mois de février 1811, le prince vice-roi informa le commandant Dubourdieu que l'intention de l'empereur étant de s'emparer de l'île de Lissa et de s'y établir, c'était à lui qu'il confiait cette nouvelle expédition. En conséquence, cinq cent cinquante hommes d'infanterie et d'artillerie, commandés par un des aides-de-camp du vice-roi (le colonel Gifflenga), des pièces de siége et de campagne et leurs munitions furent embarquées à bord des bâtiments de la division, ainsi que le matériel nécessaire à la prise de possession et à l'occupation de cette île.

Cette division se composait des frégates françaises *la Favorite*, à bord de laquelle Dubourdieu avait arboré son guidon de commandement, *la Flore* et *la Danaé*; de la frégate italienne *la Couronne*, des corvettes et brick de la même nation *la Bellone*, *la Caroline* et *la Princesse Auguste*, un chebeck et une goëlette. Elle appareilla d'Ancône le 11 mars 1811, dans l'après-midi, se dirigeant sur Lissa, avec une jolie brise d'O.-S.-O. Le lendemain au soir, se trouvant à environ une lieue de la côte N.-O. de Lissa, le commandant Dubourdieu envoya plusieurs embarcations dans les différentes anses de cette île, pour prendre des renseignements sur les forces qui pouvaient exister dans le port de Saint-Georges, lieu où devait s'opérer le débarquement, et la division mit en panne pour les attendre. Ces embarcations revinrent à bord, le 13, à trois heures du matin, mais sans avoir pu obtenir aucune information. La division resta en panne jusqu'au jour. A cinq heures et demie, on aperçut une frégate qui manœuvrait pour reconnaître la division, et bientôt après trois autres frégates vinrent se former en ligne dans les eaux de la première. Dubourdieu fit aussitôt le signal de branle-bas de combat, et immédiatement après celui de laisser arriver, de se préparer à une affaire décisive, et de forcer de voiles. Il régnait alors une brise assez fraîche du S.-O. Vers sept heures et demie, *la Favorite* se trouvant un peu de l'avant, Dubourdieu fit mettre le perroquet de fougue sur le mât, mais comme la brise qui mollissait empêchait les bâtiments de la division de le rallier aussi promptement qu'il l'aurait voulu, cédant à son impatience de combattre, il laissa arriver, et commença à tirer sur la frégate qui portait le pavillon de commandement. A ce moment *la Flore* se trouvait à une petite distance de *la*

Favorite; les deux autres frégates et les deux corvettes étaient un peu plus éloignées. La brise avait beaucoup molli, et la division ne filait guère qu'un nœud, un nœud et demi. A huit heures *la Favorite,* étant parvenue à portée de pistolet de la division anglaise, ouvrit son feu sur la première et la seconde frégate; il fut très vif et très soutenu. *La Flore* commença le sien environ vingt minutes après. Le combat, qui était devenu général, durait déjà depuis une heure, lorsque Dubourdieu fit lancer sur babord pour aborder la frégate commandante[1]; le beaupré de *la Favorite* s'engagea en effet dans les haubans d'artimon de cette frégate, mais l'abordage ne put s'exécuter parce qu'elle laissa aussitôt arriver vent-arrière. Toutefois cette manœuvre lui fut très désavantageuse, en ce qu'elle l'exposa pendant plus d'un quart d'heure à être enfilée de bout en bout. *La Favorite*, en revenant sur tribord, pour mieux présenter sa batterie à la frégate qu'elle avait abordée, échoua sur la pointe S.-E. de Lissa; un grelin fut aussitôt porté à terre, et bientôt elle se trouva en mesure de continuer le combat. Il était alors neuf heures dix minutes; *la Favorite* se disposait à tenter de nouveau l'abordage de la frégate commandante qui continuait de courir vent-arrière, et Dubourdieu criait à son équipage : « Allons, enfants! « voici le plus beau jour de notre vie, à l'abordage! » lorsqu'un biscaïen le frappant en plein dans la poitrine le tua sur le coup. Ainsi périt, à l'âge de trente-huit ans, un officier qui donnait de si belles espérances au corps de la marine.

On sait quelle fut l'issue du combat de Lissa, d'ailleurs honorable pour la valeur française; *la Favorite*,

(1) *L'Amphion*, vaisseau rasé de cinquante-quatre canons.

entièrement désemparée, fut obligée de s'échouer à la côte, et l'on y mit le feu. *La Danaé*, *la Flore* et *la Caroline* parvinrent à se réfugier à Lesina, mais les frégates italiennes *la Bellone* et *la Couronne* tombèrent au pouvoir des Anglais. Il y a lieu de croire que ce résultat eût été tout autre, si le chef de la division française n'eût été tué dès le commencement de l'action.

Le commandant Dubourdieu a laissé deux fils; l'un (Louis-Thomas-Rose-Napoléon) est capitaine de corvette, membre de la Légion-d'Honneur; l'autre (Clément) est commis de deuxième classe dans le corps du commissariat de la marine.


Maurin
1837.

LUCAS

(JEAN-JACQUES-ETIENNE),

CAPITAINE DE VAISSEAU, COMMANDEUR DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

Né à Marennes (Charente-Inférieure) le 28 avril 1764, mort à Brest le 6 novembre 1819.

Le père de Lucas, qui était huissier royal, dirigea de bonne heure ses goûts vers la marine, et il n'avait pas encore atteint sa quatorzième année lorsqu'il l'envoya à Rochefort. En y arrivant il fut embarqué comme mousse sur la prame *la Bathilde*, qui était chargée de l'escorte des convois sur les côtes.

Au mois de mai 1779, Lucas passa en qualité de pilotin sur *l'Hermione*, que commandait le comte de La Touche, et, pour son début, il assista à la prise de deux corsaires anglais dont cette frégate s'empara sur les côtes de l'Ile-Dieu, après un combat des plus opiniâtres.

Au commencement de l'année 1780, *l'Hermione* reçut l'ordre de se rendre à la Nouvelle-Angleterre, pour se réunir à l'armée navale aux ordres du comte de Guichen.

Lucas fit cette nouvelle campagne comme volontaire, et pendant les vingt-huit mois qu'elle dura, il assista au combat que cette armée livra, le 17 avril 1780, à celle de l'amiral Rodney, aux quatre engagements particuliers que *l'Hermione* soutint dans ces parages pendant les années 1781 et 1782, et dans l'un desquels Lucas reçut une blessure grave au bras gauche.

Au retour de cette frégate à Rochefort (mai 1782), il fut embarqué sur la corvette *le Jeune Dauphin*, et il passa ensuite sur la gabarre *l'Adour*, à bord de laquelle il fit naufrage à l'île de Ré.

Pendant les années qui s'écoulèrent de 1783 à 1791, Lucas devenu successivement aide-pilote, second, et enfin premier pilote, fut embarqué dans ces divers grades sur la corvette *la Fauvette*, la frégate *la Néréide* et sur le vaisseau *l'Orion*, à bord desquels il fit plusieurs campagnes dans la Méditerranée, aux îles du Vent, et à Saint-Domingue.

Lucas, qui depuis longtemps remplissait les fonctions d'officier à bord de ces bâtiments, fut promu au grade d'enseigne de vaisseau au mois de février 1792. A cette époque il était embarqué sur la frégate *la Fidèle*, qui faisait partie de la station de l'Inde, et il y était encore lorsqu'au mois d'avril 1794 il fut fait lieutenant de vaisseau.

Après une campagne de plus de quatre années consécutives dans ces mers, pendant lesquelles Lucas s'était livré particulièrement aux observations astronomiques, *la Fidèle* vint désarmer à Brest en 1795. Un officier moins actif aurait profité de cette circonstance pour prendre du repos, mais dès le lendemain de son débarquement de *la Fidèle* il passa sur le vaisseau *le Fou-*

gueux, qui faisait partie de l'armée navale aux ordres de l'amiral Morard de Galles.

En 1799, Lucas fut nommé capitaine de frégate, et il s'embarqua en cette qualité sur *l'Indomptable*. Ce vaisseau participa aux attaques que l'escadre expéditionnaire de l'amiral Ganteaume entreprit contre Porto-Ferrajo, de l'île d'Elbe. En 1801, Lucas faisait partie, sur ce même bâtiment, de la division aux ordres du contre-amiral Linois, et il prit une part glorieuse au beau combat que cet officier général soutint, le 6 juillet 1801, dans la baie d'Algésiras, contre l'escadre commandée par l'amiral Saumarez[1].

Au mois de septembre 1803, Lucas fut promu au grade de capitaine de vaisseau; il reçut en même temps l'ordre de se rendre de Brest au Ferrol, pour y prendre le commandement du *Redoutable*. Au funeste combat de Trafalgar (21 octobre 1805), ce vaisseau était le troisième serre-file du *Bucentaure*, que montait le vice-amiral Villeneuve. Au moment où l'amiral Nelson, sur *le Victory*, manœuvrait pour couper la ligne française, en se dirigeant sur *le Bucentaure*, à la tête d'une colonne de douze vaisseaux, *le Neptune* et *le San-Leandro*, placés en arrière de ce vaisseau, étaient sous le vent de leur poste, et laissaient ainsi un espace vide entre l'amiral et *le Redoutable*. Lucas, voyant le danger auquel l'éloignement de ses deux matelots d'arrière exposait *le Bucentaure*, et jugeant de l'impossibilité où se trouvait *le Neptune* de prendre son poste assez à temps, força de voiles, et vint audacieusement poster son vaisseau dans la hanche du vent du *Bucentaure*. Par cette habile ma-

(1) Voir la notice Linois, tome Ier page 316.

nœuvre, Lucas couvrit son amiral, et mit *le Victory* dans l'impossibilité d'exécuter son projet. En ce moment l'amiral Villeneuve faisait le signal de commencer le combat dès qu'on serait à portée. Aussitôt *le Bucentaure*, *le Redoutable*, ainsi que *la Santissima-Trinidad*, qui était le matelot d'avant de l'amiral français, ouvrirent leur feu sur *le Victory* et sur les vaisseaux qui marchaient à sa suite. En moins de dix minutes il fut démâté de son mât d'artimon, de son petit mât de hune, de son grand mât de perroquet, et il eut une de ses vergues coupée. Soit que ces avaries l'eussent fait dévier de sa route primitive, soit tout autre motif, Nelson cessa de gouverner sur *le Bucentaure* pour porter droit sur *le Redoutable*, mais Lucas tint ferme au poste qu'il était venu prendre. L'amiral anglais, voyant que ce vaisseau ne pliait point, laissa tout à coup venir au vent, et tombant alors en travers il aborda *le Redoutable* de long en long. Aussitôt Lucas fit lancer ses grapins d'abordage à bord du *Victory*, et les deux vaisseaux ainsi engagés se tirèrent à bout portant plusieurs volées, d'autant plus meurtrières qu'aucun boulet n'était perdu.

Le feu continua pendant quelque temps dans cette position; mais bientôt l'équipage du *Victory*, abandonnant les batteries, se porte en foule sur les gaillards avec le dessein apparent d'aborder *le Redoutable*. Le capitaine Lucas, pour prévenir cette manœuvre, fait aussi monter tout son monde sur le pont. Alors une vive fusillade s'engage entre les deux équipages; des grenades et des obus à main lancés des hunes du *Redoutable* pleuvent sur le pont de l'amiral anglais; bientôt ses gaillards et ses passavants sont jonchés de morts, et Nelson lui-même, frappé d'une balle à l'épaule gauche,

tombe blessé mortellement. Cet accident achève de porter le trouble à bord du *Victory*, et un moment ses gaillards sont déserts. L'équipage du *Redoutable* demande à grands cris l'abordage ; pour le faciliter, Lucas donne ordre d'amener la grande vergue, et il en fait ainsi un pont qui communique avec le vaisseau anglais. Mais en cet instant le vaisseau à trois ponts *le Téméraire*, aborde *le Redoutable* du côté opposé au *Victory*, en lui envoyant toute sa volée. L'effet en fut terrible ; près de deux cents hommes furent atteints par les boulets ou la mitraille ; le brave Lucas reçut aussi une blessure, mais comme elle était peu grave, il n'en continua pas moins de donner ses ordres.

Le secours donné si à propos par *le Téméraire* au *Victory* ranima l'ardeur de l'équipage de ce vaisseau, qui recommença le feu avec une nouvelle vigueur. Pressé ainsi entre deux vaisseaux à trois ponts, *le Redoutable* leur opposait la plus belle résistance, lorsqu'un troisième vaisseau, *le Tonnant*, de quatre-vingts, se plaçant dans sa poupe, l'écrasa par ses bordées d'enfilade, tirées à bout portant. En moins d'une demi-heure *le Redoutable* fut mis dans le plus grand délabrement. Le capitaine du *Téméraire*, le voyant dans cet état, lui héla de se rendre ; mais Lucas, qui ne pouvait plus tirer de canon, répondit à cette sommation par une vive fusillade. Presque au même instant le grand mât du *Redoutable* tombe en travers sur *le Téméraire*, et les deux mâts de hune de ce vaisseau, tombant en même temps sur la poupe du *Redoutable*, l'enfoncent et écrasent plusieurs hommes. Pour comble de désastre, on vient prévenir Lucas que le feu a pris à la braie du gouvernail,

mais ce qui restait debout de l'équipage parvint bientôt à l'éteindre.

Ce combat acharné d'un vaisseau de soixante-quatorze contre deux à trois ponts et un de quatre-vingts durait déjà depuis plus de deux heures; sur six cent quarante-trois hommes dont se composait l'équipage du *Redoutable*, cinq cent vingt-deux étaient hors de combat, dont trois cents tués et deux cent vingt-deux grièvement blessés; tous les officiers et dix aspirants étaient au nombre de ces derniers. Presque tous les canons se trouvaient démontés, les deux côtés du vaisseau étaient entièrement détruits et les pompes brisées. Il fallut enfin succomber. Lucas, ayant la certitude qu'il ne livrait aux Anglais qu'une carcasse de vaisseau hors d'état de servir, donna l'ordre d'amener le pavillon; mais au moment de l'exécuter, le mât d'artimon, à la corne duquel il flottait, tomba sur le pont. Quelques heures après qu'il eut été amariné, *le Redoutable* coula bas[1].

Lucas, conduit en Angleterre, y fut traité avec une distinction toute particulière; toutefois sa captivité ne

(1). Le glorieux combat du *Redoutable* a fourni à MM. Genillou et Crepin le sujet de deux tableaux qui ont été exposés au salon.

Le capitaine Lucas s'est fait graver à Paris un cachet de forme ovale, d'un pouce de large sur dix lignes de haut. On y voit deux pyramides surmontées chacune d'une urne cinéraire. Sur l'une des deux on lit ces mots : *Aux braves du Redoutable*; sur l'autre : *Nelson, mort le* 21 *octobre* 1805. Entre les deux pyramides est un écusson surmonté d'un aigle, avec le chiffre E. L. Dans le fond on aperçoit la mer et *le Redoutable*, entièrement désemparé, mais ayant encore son pavillon. Le capitaine Lucas avait coutume d'apposer ce cachet historique sur les certificats qu'il donnait aux marins de son équipage qui s'étaient distingués au combat de Trafalgar.

fut pas longue, car ayant obtenu son renvoi sur parole, il revit la France au mois d'avril 1806. Présenté à l'empereur à Saint-Cloud, le 4 mai suivant, il en reçut l'accueil le plus honorable; Napoléon le félicita publiquement sur la bravoure qu'il avait déployée au combat de Trafalgar, et lui remit, de sa main, la décoration de commandeur de la Légion-d'Honneur.

En 1807, Lucas fut nommé au commandement du *Régulus*. Ce vaisseau faisait partie de l'armée navale aux ordres du vice-amiral Allemand, réunie en rade de l'île d'Aix, lorsque, le 11 avril 1809, elle fut attaquée par la flotte de l'amiral Cochrane, composée de douze vaisseaux, sept frégates, neuf bricks, six avisos et environ quarante autres bâtiments, dont la plupart étaient des brûlots. *Le Régulus* fut un des premiers vaisseaux accrochés; un grand brûlot lançant des fusées incendiaires, des éclats de bombes et de grenades, vint tomber sous son beaupré; vainement il fit couper ses câbles et mettre le perroquet de fougue sur le mât; comme ce brûlot venait vent arrière, il fut impossible de l'éviter. Le feu se communiqua bientôt dans les focs du *Régulus*, il gagna le beaupré et toute la partie de l'avant du vaisseau. L'équipage travaillait à se débarrasser de ce brûlot avec une ardeur d'autant plus héroïque qu'il manœuvrait sous une grêle de boulets et de projectiles de toute espèce, lancés par les brûlots et par les vaisseaux ennemis. Enfin, après une demi-heure des efforts les plus pénibles, on était parvenu à le mettre au large; mais il fallut alors manœuvrer pour éviter ceux qui s'avançaient dans la même direction, ce qui fit tomber *le Régulus* sur le banc dit *les Palles*. La mer était basse alors, et bientôt le vaisseau, ayant déjaugé de neuf pieds, se coucha sur le

côté de manière à faire craindre qu'il ne pût être relevé.

Au flot, Lucas manœuvra pour retirer son vaisseau de la position où il se trouvait. A la réserve de douze canons de trente-six et quatre de dix-huit, tout le reste de la batterie fut jeté à la mer; on vida toute l'eau, et l'on ne conserva de poudre que ce qu'il en fallait pour servir l'artillerie conservée. Alors on élongea des ancres et de fortes touées; bientôt le vaisseau fut à flot, et il fut aussitôt mis en appareillage. Il était temps, car plusieurs vaisseaux anglais, ayant passé sous les forts d'Oleron, vinrent mettre le feu aux vaisseaux échoués, comme *le Régulus*, sur les Palles, mais qui comme lui n'avaient pu se relever.

C'était le 12, à dix heures du matin, que le vaisseau avait commencé à flotter; à deux heures après midi il était à la voile, et parvenu à l'entrée de la rivière de Rochefort; mais n'ayant plus ni ancres, ni câbles, ni grelins, Lucas fut forcé de l'échouer sur les vases devant Fouras. On était alors dans les grandes marées, et *le Régulus* se trouva échoué tellement haut, qu'il fallut attendre la grande marée suivante pour essayer de le relever.

Ce fut pendant qu'il était dans cette position qu'une flottille anglaise, composée de deux frégates, deux bombardes, six bricks portant du gros calibre, une goëlette munie de fusées à la Congrève et accompagnée de trois brûlots, vint, le 13, mouiller à portée et demie de canon derrière *le Régulus*, qui ne pouvait lui opposer que les restes de son artillerie. Lucas fit établir, dans la chambre de conseil, des plate-formes sur lesquelles on monta deux canons de dix-huit qui, joints à ceux de la grande-chambre et de la sainte-barbe, formèrent une batterie de six pièces, avec laquelle, dans l'espace de six heures, il

tira environ quatre cent cinquante coups, qui endommagèrent assez fortement plusieurs des bâtiments ennemis. Plusieurs bombes tombèrent à bord du *Régulus;* l'une d'elles traversa le gaillard d'arrière, tout le faux-pont, et éclata dans la cale; un homme fut tué et cinq grièvement blessés. Le lendemain, Lucas eut encore à soutenir un combat qui dura environ trois heures, et dans lequel il eut un homme tué et quatre blessés.

Le 16, les vaisseaux et frégates qui restaient de ceux qui s'étaient échoués étaient parvenus à entrer en rivière; *le Régulus* se trouva seul exposé aux attaques de la flottille anglaise, qui alors dirigea tous ses efforts sur lui. Lucas, de son côté, fit ses dispositions pour les repousser, et aussi pour assurer le salut de son équipage, dans le cas où il se verrait forcé d'abandonner le vaisseau. Toutefois le temps fut tellement orageux pendant toute cette journée que les Anglais n'osèrent rien entreprendre, et Lucas profita de cette espèce d'armistice forcé pour mettre son vaisseau à l'abri de l'effet des bombes et de l'incendie.

Le 20, le temps étant devenu plus maniable, la flottille anglaise, commandée par l'amiral Gambier en personne, vint s'établir et s'embosser derrière *le Régulus.* A deux heures et demie, elle commença son feu, qui dura, sans interruption, jusqu'à sept heures et demie du soir. Pendant ce laps de temps, *le Régulus* tira environ quatre cents coups de canon. Six bombes tombèrent à bord, mais heureusement elles éclatèrent en tombant. La poupe du vaisseau fut entièrement criblée et la mâture fortement endommagée; deux hommes furent tués et quatre blessés.

Jusqu'au 24, la flottille anglaise ne fit aucune démons-

tration hostile; mais ce jour-là, à sept heures et demie du matin, elle vint s'embosser près de l'île d'Enet, par la hanche de babord du *Régulus*, et de manière, cette fois, à ne pouvoir être atteinte ni par ses canons de retraite, ni par ceux de côté. Lucas, voyant que la position prise par les Anglais l'exposait à recevoir tous leurs coups sans pouvoir riposter, fit alors hacher plusieurs sabords, couper les montants des fenêtres des chambres, jeter bas toute la galerie, une partie du therme de babord, et il parvint ainsi à installer trois pièces de trente-six, qui tirant à toute volée, forcèrent bientôt les bombardes et bricks à appareiller, pour se soustraire à l'action d'un feu aussi vif que bien nourri. Dans cette dernière action, qui dura huit heures et demie, *le Régulus* tira cinq cent trente coups de canon, et lorsque le feu cessa il ne lui restait de munitions que pour quinze coups.

Enfin, après un acharnement de quinze jours sur un seul vaisseau qu'il n'avait pu parvenir à réduire, l'amiral anglais, persuadé que désormais ses efforts seraient inutiles, s'éloigna dans la nuit du 25 au 26. Les marées commençant alors à rapporter, et Lucas ayant reçu de Rochefort les secours qui lui étaient nécessaires, releva son vaisseau, et, le 29 avril, il rentrait dans ce port, où il fut reçu en triomphe par les habitants.

Au mois de juin 1810, Lucas reçut l'ordre de se rendre à Brest, pour y prendre le commandement du vaisseau *le Nestor*, qu'il conserva jusqu'en 1816, époque à laquelle il fut mis à la retraite; il avait alors cinquante-un ans, il était dans toute la vigueur de l'âge et de l'activité, et certes il eût pu encore rendre d'utiles services. Le commandant Lucas avait été, en 1814, porté sur une promotion de contre-amiraux; mais les événements politiques

qui survinrent alors ayant empêché qu'elle ne fût signée, il fut ainsi privé d'un grade qu'il avait si noblement acquis.

Le chagrin qu'il éprouva de se voir arrêté dans sa carrière avant d'avoir atteint la récompense, objet de sa louable ambition, altéra sa santé, et il mourut à Brest, au mois de novembre 1819, emportant l'estime et les regrets du corps entier de la marine, mais plus particulièrement de ceux qui avaient pu apprécier son extrême bravoure et ses excellentes qualités.



COLLINGWOOD

COLLINGWOOD

(LORD CUTHBERT, BARON),

VICE-AMIRAL,

Né à New-Castle le 20 septembre 1750, mort à la mer le 7 mars 1810.

La famille de Collingwood était une des plus distinguées et des plus anciennes du comté de Northumberland auquel elle a donné des shérifs et des représentants durant les trois derniers siècles.

Son trisaïeul, sir Ralph Collingwood, épousa, en 1627, la nièce d'Antony, comte de Kent, le septième descendant de Juan Plantagenet, dite *la jolie fille de Kent*, petite-fille d'Edouard Ier, femme en premières noces du prince Noir, et en secondes noces de Thomas Holland, comte de Kent.

Collingwood avait à peine atteint sa onzième année lorsque son père le fit entrer dans la marine. Confié aux soins du capitaine, depuis amiral Brathwaite, son parent, il l'embarqua avec lui sur *la Shannon*, qu'il commandait. Après avoir fait diverses campagnes sur cette frégate, il passa sur le vaisseau que montait l'amiral Roddam, ami de sa famille.

En 1774, l'amiral Graves, qui se rendait aux Etats-Unis, le fit embarquer sur son vaisseau, et le jeune Col-

lingwood ayant trouvé l'occasion de se distinguer, lors de la bataille de Bunkers-Hill, à la tête d'un détachement de marins, cet amiral le nomma lieutenant. En 1776, commandant le sloop *le Hornet*, il fut envoyé à la station de la Jamaïque. Le capitaine, depuis lord Nelson, qui commandait *le Lowestoff*, y arriva quelque temps après. Ces deux jeunes officiers, qui étaient liés par la plus étroite amitié et qui se donnaient réciproquement le nom de *compagnon-matelot*, se revirent avec le plus grand plaisir. L'amiral Parker commandait alors la station des Indes-Occidentales, et il portait une vive affection à ces officiers, en sorte que lorsque l'un quittait un commandement, il le remplaçait toujours par l'autre. Ce fut ainsi que Collingwood succéda à Nelson, d'abord dans le commandement du *Lowestoff*, puis dans celui du *Badger*, à bord duquel il fut fait *commander* en 1779, et enfin dans celui du *Hinchinbroke*, frégate de vingt-huit canons, lorsqu'après l'expédition contre les forts San-Juan et San-Bertholomeo, dans la province de Honduras, Nelson se vit obligé de quitter ce bâtiment, en raison du mauvais état de sa santé, pour retourner en Angleterre. Quant à Collingwood, sa forte constitution le fit résister à l'insalubrité de ce climat; en moins de quatre mois il perdit près de deux cents hommes de son équipage; les autres capitaines de l'expédition ne furent pas plus heureux que lui sous ce rapport, et l'on fut obligé d'abandonner plusieurs bâtiments, faute d'équipages pour les ramener en Angleterre.

Collingwood, qui avait été nommé capitaine de vaisseau le 22 mars 1780, quitta ces parages dans le courant d'août suivant pour passer au commandement du *Pélican*, petite frégate de vingt-quatre canons, avec laquelle il fit naufrage l'année suivante sur les rochers de

Morant-Keys, à la suite d'une tempête des plus violentes. Ce ne fut que dix jours après cet événement, et avec des peines infinies, qu'il parvint à se réfugier avec son équipage sur une île déserte, où la frégate *le Diamond*, expédiée exprès de la Jamaïque, vint les recueillir.

A son retour en Angleterre, l'amirauté lui donna le commandement du vaisseau *le Samson*, et lorsqu'à la paix de 1783 ce bâtiment fut désarmé, il fut nommé à celui du *Mediator*, avec lequel il alla rejoindre la station des Iles-sous-le-Vent, où il retrouva son *matelot* Nelson, qui commandait alors *le Boreas*. Il y resta pendant environ trois ans.

Dans l'intervalle de 1786 à 1790, Collingwood fit un voyage dans le nord de l'Angleterre pour y voir sa famille, dont il était séparé depuis longtemps; mais au commencement de 1790, un armement se préparant contre l'Espagne, il fut rappelé à Portsmouth, où il prit en arrivant le commandement de *la Mermaid*, dans l'escadre aux ordres de l'amiral Cornish. Toutefois cette expédition n'ayant pas eu lieu, il quitta cette frégate et retourna dans le sein de sa famille. Il y était depuis peu de temps, lorsqu'il épousa miss Sarah Blackett, fille de John Erasmus Blackett, écuyer, de New-Castle, dont il eut successivement deux filles, Sarah et Mary.

Collingwood jouissait à peine depuis dix-huit mois des douceurs de la vie conjugale lorsqu'en 1793, l'Angleterre ayant déclaré la guerre à la France, on lui donna le commandement du vaisseau *le Prince*, portant le pavillon du contre-amiral Bowyer.

Il passa ensuite successivement à celui des vaisseaux *le Harfleur*, *l'Hector* et *l'Excellent*. Il commandait ce dernier vaisseau dans le combat livré, le 1er juin 1797, par l'amiral sir John Jervis (depuis lord Saint-Vincent).

à l'armée navale espagnole commandée par don Louis de Cordova, et il reçut à cette occasion une des médailles qui furent frappées en mémoire de ce combat. Ce fut pendant le cours de cette même année que plusieurs révoltes éclatèrent à bord des vaisseaux de l'armée du lord Saint-Vincent. Celle qui eut lieu pendant qu'elle était mouillée à Nore fut une des plus terribles. L'équipage de *l'Excellent* conserva, au milieu de ces désordres, le meilleur esprit de subordination, et lord Saint-Vincent se plaisait à donner à ce sujet des éloges publics au capitaine de ce bâtiment. Lorsque quelques officiers se plaignaient à cet amiral de l'insubordination de leurs matelots : « Envoyez-les à bord de *l'Excellent*, disait-il; Col- « lingwood saura bien venir à bout d'eux. » En effet, par sa conduite, à la fois ferme et bienveillante envers ses équipages, il sut toujours maintenir à son bord la plus stricte discipline, sans jamais avoir recours aux châtiments rigoureux employés dans la marine anglaise. Sa conduite envers ses officiers et ses *mishipmen* était également pleine de bienveillance; il était leur ami, leur confident; il entrait dans leurs peines, partageait leurs plaisirs, sans jamais sortir de sa dignité : en un mot il en était adoré, et tous lui portaient un dévouement et une affection sans bornes.

Au commencement de 1799, Collingwood profita d'un congé pour se rendre dans sa famille; mais ayant été élevé au grade de contre-amiral au mois de février de cette même année, il se vit obligé de la quitter quelques semaines après pour se rendre à Plymouth. Il porta son pavillon sur *le Triumph*, et se joignit bientôt à l'escadre de sir Charles Cotton, qui conduisait un renfort de douze vaisseaux au lord Keith dans la Méditerranée, où la flotte de Brest et la plus grande partie des forces

navales françaises et espagnoles étaient alors réunies.

L'amiral Bruix étant parvenu à rentrer à Brest avec l'armée espagnole aux ordres de l'amiral Gravina, Collingwood fut chargé du blocus de ce port, et cette mission l'occupa pendant presque tout le cours de 1801. Au mois d'octobre de cette même année, les préliminaires de paix entre la France et l'Angleterre ayant été signés, Collingwood ramena son escadre à Torbay, et se rendit aussitôt à Morpeth, dans le Northumberland, où résidait sa famille. Depuis 1793, il y avait à peine passé un an, et ses deux filles lui étaient presque inconnues; aussi ce fut avec une grande joie qu'il se retrouva au milieu d'elles. Pendant cette période de repos qu'il espérait devoir être de quelque durée, il s'occupa particulièrement de leur éducation et la surveilla lui-même. Ses distractions furent la lecture, le dessin, mais surtout le jardinage, qu'il aimait beaucoup. Sa maison, située sur les bords de la belle rivière de Wansbeek, avait un très grand jardin, au bout duquel était un parc; et un jour que l'amiral Gardner vint lui faire visite, il le chercha fort longtemps dans sa propriété, et le trouva enfin occupé avec son jardinier, vieil Ecossais, à creuser un fossé auquel lui-même travaillait fort activement.

Mais tandis qu'au sein du bonheur et de la tranquillité Collingwood réalisait ces espérances de bien-être qu'il avait si longtemps rêvées, il s'y vit tout à coup arraché par la rupture du traité d'Amiens. Dans les premiers jours du mois de mai 1803, il quitta sa famille désolée pour se rendre au poste où l'honneur le rappelait. Il ne devait plus la revoir. A son arrivée à Plymouth, il arbora son pavillon à bord du *Vénérable*, et quelques jours après il alla rejoindre, devant Brest, l'armée navale aux ordres de l'amiral Cornwallis, qui dit en

le voyant : « Voilà Collingwood, toujours le dernier à me « quitter et le premier à me rallier. »

Lorsque, dans les premiers jours du mois de mai 1803, l'amiral Cornwallis apprit la sortie de Toulon de l'escadre française, il expédia Collingwood avec six vaisseaux pour la Méditerranée. A la hauteur du cap Finistère, il rencontra l'amiral Bikerton, qui lui donna l'ordre de se rendre devant Cadix pour surveiller l'armée espagnole. Il s'y rendit en effet; mais ayant appris que cette armée n'était point en mesure de sortir, il retourna devant Brest, où était encore l'amiral Cornwallis.

Au mois de novembre 1804, le vice-amiral Collingwood, qui montrait alors *le Dreadnought*, fut envoyé en croisière devant Rochefort. Il y bloqua pendant quelques mois l'escadre française; mais celle-ci ayant pu profiter d'un moment favorable pour sortir de l'île d'Aix, l'amiral alors alla reprendre la station devant Cadix.

Après le combat du 22 juillet 1805, entre l'escadre de sir Robert Calder et celle de l'amiral Villeneuve, cette dernière était parvenue à rentrer à Cadix, où elle avait opéré sa jonction avec l'armée espagnole. L'escadre aux ordres de Collingwood, trop faible pour s'y opposer, s'était contentée d'observer ce mouvement; mais dans le courant du mois d'août suivant, les vaisseaux que commandait Calder, ainsi que dix autres détachés de l'armée du lord Cornwallis, vinrent la rallier, et le 29 septembre l'amiral Nelson arriva devant Cadix avec trois vaisseaux. Il venait prendre le commandement en chef de l'armée navale qui devait s'y réunir. Le poste de commandant en second fut dévolu à Collingwood.

Les premières mesures que prit l'amiral eurent pour objet d'empêcher qu'on pût savoir à Cadix la force réelle

de sa flotte, et dans ce but il évita soigneusement de paraître à la côte avec la totalité de ses vaisseaux, en sorte qu'il déroba à l'amiral Villeneuve la connaissance des renforts qui lui arrivaient successivement, et qui élevèrent bientôt l'armée anglaise à vingt-sept vaisseaux, dont sept à trois ponts.

L'amiral Villeneuve, trompé par cette manœuvre et persuadé que la flotte anglaise qui bloquait Cadix n'était forte que de vingt-un vaisseaux, tandis que celle franco-espagnole se composait de trente-trois, dont quatre à trois ponts, résolut de tirer avantage de cette immense supériorité de forces, de tenter un grand effort pour abaisser la puissance navale de l'Angleterre, et il sortit de Cadix le 19 octobre.

Les journées du 19 et du 20 se passèrent en manœuvres de part et d'autre, et ce ne fut que le 21 que les deux armées se trouvèrent en présence à la hauteur du cap Trafalgar. L'amiral Nelson avait formé sa flotte sur deux colonnes; il était à la tête de la première, composée de douze vaisseaux, sur *le Victory*, de cent vingt canons. Collingwood conduisait la seconde, forte de quinze vaisseaux, sur *le Royal Sovereign*, aussi de cent vingt. Peu d'instants avant le combat, l'amiral Collingwood parut sur le gaillard d'arrière en grand uniforme et en bas de soie. S'apercevant que le capitaine Clavell était en bottes: « Vous feriez mieux, lui dit-il, de faire comme moi; car « s'il arrivait que vous fussiez blessé à la jambe, le chi« rurgien aurait moins de besogne. » Il fit ensuite la visite des batteries pour s'assurer si tout était bien en ordre, et s'adressant ensuite à ses officiers : « Messieurs, « leur dit-il, faisons aujourd'hui quelque chose dont on « parle longtemps dans le monde. »

Au moment de l'action, l'amiral Nelson fit au *Royal*

Sovereign le signal de couper la ligne ennemie au douzième vaisseau de l'arrière; mais Collingwood, voyant que ce vaisseau n'était qu'un soixante-quatorze, prit sur lui d'éluder l'ordre, et se dirigea sur *le Santa-Anna*, de cent dix, qui portait le pavillon de l'amiral Alava. Pendant qu'il exécutait cette manœuvre, on vint lui dire que l'amiral faisait un second signal. Il en témoigna d'abord quelque impatience. « Ne savons-nous pas bien, dit-il, « ce que nous avons à faire? pourquoi tant de signaux? » Mais lorsqu'il vit que c'était celui si célèbre : *L'Angleterre compte que chacun fera son devoir*, il en témoigna toute sa joie et le fit connaître à l'instant à ses officiers et à son équipage.

Cependant le vaisseau français *le Fougueux*, qui avait jugé la manœuvre du *Royal Sovereign*, s'avança pour y mettre obstacle et ouvrit le premier le feu sur ce vaisseau; mais l'amiral Collingwood persista, et, malgré *le Fougueux*, il coupa la ligne entre lui et *le Santa-Anna*. Alors la canonnade s'engagea entre *le Royal Sovereign* et les vaisseaux français et espagnols placés en arrière du *Santa-Anna*, de sorte qu'il se trouva pendant quelques instants seul au milieu du feu de plusieurs vaisseaux français. « Que ne donnerait pas Nelson, dit en ce « moment Collingwood, pour être à ma place! » En passant derrière *le Santa-Anna*, *le Royal Sovereign* lui envoya une volée qui fracassa toute sa poupe et lui tua ou blessa environ quatre cents hommes. Mettant alors sa barre à tribord, il l'élongea de si près que les deux vaisseaux se trouvèrent vergue à vergue. Dans ce moment *le Santa-Anna* envoya au *Royal Sovereign* une bordée tellement vigoureuse qu'elle fit donner à ce vaisseau une bande de près de deux pieds; ses bonnettes, ses drisses furent coupées et presque tout son

gréement haché. Pendant ce temps, les vaisseaux qui suivaient *le Royal Sovereign* étant arrivés coupèrent la queue de la ligne franco-espagnole en divers endroits, tandis que d'autres, s'avançant à l'abri de ceux-ci, se plaçaient au vent des vaisseaux coupés, dans les positions les plus avantageuses pour les écraser de leur artillerie; enfin ceux qui ne purent ni couper la ligne ni prendre position forcèrent de voiles et passèrent en arrière du *Principe de Asturias*, serre-file de la ligne, pour mettre la queue de l'armée combinée entre deux feux. Enfin *le Santa-Anna*, malgré sa belle résistance, se vit obligé d'amener par *le Royal Sovereign*, et l'amiral Collingwood chargea le brick *l'Euryalus* de l'amariner. Le brave amiral Alava fut grièvement blessé en défendant l'honneur du pavillon espagnol. On connaît l'issue glorieuse, pour les Anglais, du combat de Trafalgar[1], et l'on sait que c'est dans cette action que Nelson termina sa carrière. L'amiral Collingwood donna des larmes sincères à la perte de son amiral et de son ami, et il répéta plusieurs fois à ses officiers que l'Angleterre perdait dans Nelson son plus grand homme de mer.

Après la mort de Nelson, le commandement de la flotte anglaise fut dévolu à Collingwood. Sa belle conduite au combat de Trafalgar fut dignement appréciée et récompensée par le gouvernement. Il fut élevé à la dignité de pair d'Angleterre, avec le titre de baron Collingwood, de Calburne et Hethpoole, dans le comté de Northumberland, et il reçut des remerciements des deux chambres du parlement. On lui permit d'ajouter à ses armes un des lions d'Angleterre, couronné et surmonté

(1) Voir les notices Nelson et Villeneuve.

du mot *Trafalgar*, ainsi qu'un cimier représentant la proue du *Royal Sovereign*. Une pension viagère de deux mille livres sterling lui fut accordée, avec la stipulation qu'à sa mort mille livres seraient allouées à sa veuve et cinq cents à chacun de ses enfants. Enfin le duc de Clarence lui envoya une riche épée, qu'il le priait d'accepter comme gage d'admiration pour sa noble valeur.

L'amirauté, en confiant au lord Collingwood le commandement de toutes les forces navales anglaises dans la Méditerranée, lui donna en même temps la même étendue de pouvoirs qu'avait eue Nelson, c'est-à-dire la faculté de disposer de ces forces comme il le jugerait convenable pour la plus grande gloire de l'Angleterre.

A cette époque (1806), la puissance de l'empereur Napoléon était à son apogée. Vainqueur de toutes les puissances du Nord, il était parvenu à en faire fermer tous les ports à l'Angleterre, et ce système d'exclusion fut suivi avec tant de rigueur que, dans plusieurs circonstances, le mode de communication de cette puissance avec l'Europe fut par Constantinople. Il était donc naturel que la majeure partie des relations politiques qui existaient encore avec le Sud fussent conduites par le commandant en chef des forces de la Méditerranée, et il était heureux que ce commandement fût dans la main d'un homme d'autant de modération et de sagacité que Collingwood.

Le point qui, en ce moment, devait attirer le plus l'attention du gouvernement anglais était le royaume de Naples. Le roi et la reine tâchaient depuis deux ans de sauver leur pays par une apparente soumission aux volontés de Napoléon. Au mois de septembre 1805, un

traité avait été signé à Paris, par lequel Ferdinand IV s'engageait à rester neutre pendant la guerre et à ne confier aucun commandement à des officiers russes, autrichiens ou autres appartenant à des puissances belligérantes. A ce prix, Napoléon s'engageait à retirer ses troupes du royaume de Naples, et effectivement, dès la fin de ce même mois, les vingt mille Français sous les ordres du général Gouvion-Saint-Cyr évacuaient ce royaume; mais pendant ce temps leurs majestés siciliennes sollicitaient le roi d'Angleterre et l'empereur de Russie de faire entrer leurs troupes à Naples pour les préserver d'une nouvelle invasion de la part des Français.

Cette perfidie ne pouvait être longtemps ignorée de l'empereur; aussi, dès le mois de février 1806, en représailles de la violation du traité de septembre 1805, le maréchal Masséna entrait à Naples, et le 30 mars suivant Napoléon nommait son frère, Joseph Bonaparte, roi des Deux-Siciles, et déclarait que la dynastie qui occupait ce trône *avait cessé de régner, parce que son existence était incompatible avec l'honneur de la couronne impériale de France et le repos de l'Europe*. Dans cette extrémité, le roi et la reine de Naples eurent recours à l'amiral Collingwood, qui les fit transporter à Palerme sur un de ses vaisseaux.

Dans les derniers mois de l'année 1806, le lord Arbuthnot, ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, instruisit l'amiral Collingwood que le sultan, dominé par l'influence de la France, avait refusé de renouveler le traité d'alliance fait en 1799 entre la Grande-Bretagne et la Turquie, et qu'il venait même d'interdire le passage dans le Bosphore aux vaisseaux russes. L'ambassadeur

concluait de cet état de choses que la présence d'une escadre anglaise était indispensable pour intimider le divan. L'amiral détacha en conséquence trois vaisseaux de son escadre sous le commandement du contre-amiral Louis, auquel il donna l'ordre de monter à Constantinople avec son vaisseau, en laissant les deux autres aux Dardanelles. En effet, l'apparition de ces forces produisit le résultat qu'en attendait l'ambassadeur, et elle excita une telle crainte que le gouvernement turc consentit immédiatement à la restitution de la Moldavie et de la Valachie, question qui était en litige depuis très longtemps.

L'effet produit par la mesure qu'avait prise sur lui l'amiral Collingwood engagea le gouvernement britannique à augmenter les forces anglaises devant Constantinople, et l'amiral reçut de l'amirauté l'ordre de les porter à cinq vaisseaux. Il fut un moment incertain de savoir s'il ne prendrait pas lui-même le commandement de cette escadre, en raison de l'importance de sa mission; mais, à la réflexion, il le laissa au contre-amiral sir John Duckworth, qui y avait été nommé.

La tâche qu'avait à remplir Collingwood était en effet bien autrement importante. Surveiller les forces navales françaises et espagnoles qui se trouvaient à Cadix et à Carthagène, pour les empêcher de porter secours aux possessions de l'Espagne dans l'Amérique du Sud, alors menacées par l'expédition aux ordres de l'amiral Popham; ne pas perdre de vue le port de Toulon, d'où une armée navale était prête à sortir; protéger en même temps les côtes de la Sicile, telle était la mission de la flotte de la Méditerranée, et elle exigeait toute la capacité et l'infatigable activité de l'amiral qui la commandait.

Au commencement de l'année 1807, le gouvernement anglais, présumant que la France avait le dessein de se faire céder l'Egypte par le sultan, résolut de faire occuper Alexandrie par ses troupes. L'amiral Collingwood reçut en conséquence l'ordre d'y envoyer une escadre avec environ sept mille hommes de troupes de débarquement. Il chargea de cette mission le capitaine Hallowell, qui commandait *le Tigre*. Il lui prescrivit de réunir ces troupes en Sicile, d'y préparer des moyens de transport avec les bagages et les munitions nécessaires, afin qu'elles pussent être embarquées en vingt-quatre heures; mais la cession que craignait l'Angleterre ne s'étant point effectuée, l'expédition préparée n'eut pas lieu.

Quelques mois après, le contre-amiral Duckworth rejoignit Collingwood avec son escadre et lui rendit compte que les projets concertés contre Constantinople avaient échoué. L'amiral Siniavin, qui devait le seconder dans l'entreprise de bombarder cette capitale et de détruire sa flotte, n'avait à sa disposition ni les munitions ni les bâtiments nécessaires, et l'amiral anglais était convaincu, disait-il, que la Russie n'avait jamais eu véritablement le dessein de réaliser une entreprise qu'il regardait d'ailleurs comme impraticable.

Cependant, au mois de juillet de la même année, l'amiral Collingwood reçut l'ordre de se rendre avec son escadre aux Dardanelles et de se concerter avec l'ambassadeur sir Arthur Paget, qui lui ferait connaître l'objet de sa mission. Il y arriva dans le courant du mois d'août, et là il apprit qu'il s'agissait d'intervenir pour le rétablissement de la paix entre la Russie et la Turquie. Cette mission entrait parfaitement dans les vues du lord Col-

lingwood, et il employa activement ses démarches pour arriver à cette conclusion. En effet l'Angleterre avait été à contre-temps jetée dans le conflit de la Russie avec le sultan et le gouvernement désirait vivement sortir de cette position. Lord Collingwood eut à ce sujet plusieurs conférences, tant avec le grand-visir qu'avec le capitan-pacha, mais en raison de la lenteur qu'apportent ordinairement les Turcs dans les affaires, plusieurs mois se passèrent en pourparlers et rien ne se concluait.

Pendant ce temps les affaires de la Sicile, qui était sur le point d'être envahie par les Français, réclamaient la présence de l'escadre du lord Collingwood sur ces côtes; il quitta donc les parages de Constantinople et se rendit à Syracuse. Mais à peine il y était arrivé qu'il apprit que la flotte française, sous les ordres de l'amiral Ganteaume, était sortie de Toulon, et qu'elle avait été vue longeant la côte d'Afrique. Le désappointement et le chagrin qu'éprouva lord Collingwood de cette nouvelle contribuèrent beaucoup à déranger sa santé déjà altérée par les fatigues de la mer.

Les années 1808 et 1809 s'écoulèrent pour l'amiral Collingwood dans des courses continuelles avec les forces navales sous ses ordres. Tantôt il est occupé au blocus de Toulon, et tantôt on le voit en Sicile, à Cadix, à Malte, à Minorque, à Mahon. Tant de travaux, tant de fatigues de corps et d'esprit avait miné sa forte constitution, et lorsqu'il arriva dans ce dernier port, au mois de février 1810, il était dans un état de santé des plus alarmants. Il tenait la mer depuis près de sept années consécutives; ses amis lui conseillaient de résigner son commandement et de revenir en Angleterre jouir d'un repos acheté par ses longs services et que réclamait si

fortement sa santé délabrée; mais ses idées sur le point d'honneur étaient telles, qu'il croyait ne pouvoir quitter son poste que sur les ordres de l'amirauté.

Ses médecins, espérant que l'exercice du cheval pourrait lui être salutaire, le lui conseillèrent, mais ce ne fut qu'avec peine qu'il se décida à en essayer. Il descendit à terre, à Mahon, avec son ami le capitaine Hallowell, qui quitta son vaisseau pour l'accompagner; mais déjà il était trop tard. Bientôt il lui fut impossible de supporter la moindre fatigue et son état empira chaque jour. Les capitaines de son escadre et ses officiers se réunirent alors pour le supplier, dans l'intérêt de sa santé, de se rendre en Angleterre. Il y consentit enfin et remit, le 3 mars, son commandement au contre-amiral Martin. Remontant ensuite sur son vaisseau *la Ville de Paris*, il fit voile pour sa patrie, mais il ne lui était pas donné de la revoir. Lorsqu'il se revit à bord, rassemblant ses forces et son courage : « Allons, dit-il, vivons assez pour combattre « encore une fois les Français, s'il le faut. »

Le lendemain de sa sortie de Mahon, une tempête se déclara, et comme le vaisseau fatiguait beaucoup, ses officiers lui demandèrent si le roulis ne l'incommodait pas trop. « Non, répondit-il, les flots me bercent pour « mon dernier sommeil; je suis maintenant dans un état « où rien ne peut plus me troubler. » En effet, après avoir fait ses adieux à ses officiers et exprimé ses regrets sur sa famille absente, il s'éteignit, sans douleur, le 7 mars 1810, dans la soixantième année de son âge.

Son corps ramené en Angleterre fut inhumé, avec tous les honneurs dus à son rang et à son grade, dans la cathédrale de Saint-Paul, à Londres, à côté de celui de lord Nelson, son ami et son compagnon de gloire. D'a-

près un vote du Parlement, un monument fut érigé sur son tombeau, et sa famille lui fit élever, à New-Castle, sa ville natale, un cénotaphe, avec une inscription relatant les services qu'il avait rendus à son pays.





MORARD DE GALLE.

Bien après, bientôt nous [illegible]
grande à l'état [illegible]
[illegible] dans les profondeurs de [illegible]
ans; mais cet état ne [illegible]
le poussaient vers la [illegible]
comme garde du [illegible]
L'armée [illegible]

[illegible]

[illegible]
que sur l'[illegible]

[illegible]

MORARD DE GALLE

(JUSTIN-BONAVENTURE),

VICE-AMIRAL, GRAND-OFFICIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR, SÉNATEUR,

Né à Goncelin (Isère) le 30 mars 1741, mort à Guéret (Creuse) le 23 juillet 1809.

Issu d'une famille noble, qui, de pere en fils, était vouée à l'état militaire, le jeune Morard de Galle fut inscrit dans les gendarmes de la garde dès l'âge de seize ans; mais cet état ne convenant point à ses goûts, qui le portaient vers la marine, il obtint d'y entrer, en 1757, comme garde du pavillon.

L'année suivante, il fut embarqué sur le brick *l'Ecureuil*, où il remplit les fonctions d'officier, et il passa successivement sur les frégates *la Fleur de Lis*, *l'Hermine*, puis sur le vaisseau *le Sceptre*, à bord desquels il fit diverses campagnes dans les colonies.

Nommé enseigne en 1765, Morard de Galle fut embarqué sur *l'Héroïne*. Cette frégate était destinée à croiser sur les côtes de Barbarie pour protéger le commerce contre les nombreux corsaires qui infestaient alors la Méditerranée.

Le comte de Grasse, qui la commandait, ayant été témoin, dans plusieurs circonstances, de la bravoure et

du sang-froid du jeune Morard de Galle, le chargea d'aller brûler un corsaire algérien qui était en vue. L'entreprise présentait d'autant plus de difficultés que ce bâtiment s'était réfugié sous la protection d'une des batteries de la côte. Lorsque la nuit est faite, Morard de Galle s'embarque dans un canot, arrive auprès du corsaire sans en avoir été aperçu, et lui applique une chemise souffrée. L'explosion, qui eut lieu environ une demi-heure après, apprit au commandant de *l'Héroïne* que ses ordres étaient exécutés.

Lors du bombardement de l'Arache (26 juin 1765), Morard de Galle était embarqué sur *l'Etna*, qui y prit une part si active. Il fit ensuite diverses campagnes dans les mers de l'Inde, sur la flûte *la Normande* et les frégates *la Perle* et *l'Aurore*. Après avoir été attaché pendant quelques années à la direction des constructions navales du port de Brest, il fut embarqué, en 1776, sur le vaisseau *le Roland*, qui faisait partie de l'escadre aux ordres du comte Duchaffaut. L'année suivante, ayant été promu au grade de lieutenant de vaisseau, il passa sur *la Ville de Paris*, que montait le comte de Grasse, et avec lequel il participa au combat d'Ouessant (27 juillet 1778). En 1780, il assista, sur le vaisseau *la Couronne*, dans l'escadre du comte de Guichen, aux trois combats livrés à l'amiral Rodney les 17 avril, 15 et 19 mai.

Lors de l'armement de l'escadre aux ordres du bailli de Suffren, Morard de Galle sollicita d'en faire partie, et il fut embarqué comme second sur le vaisseau *l'Annibal*, que commandait M. de Trémigon. Au combat de la Praya (16 avril 1781), ce capitaine ayant été blessé grièvement dès les premières volées, Morard de Galle, quoiqu'il eut déjà reçu plusieurs blessures, prit le commandement du vaisseau, et M. de Suffren, en récompense de sa belle

conduite dans cette action, lui conféra le grade de capitaine de vaisseau. M. de Trémigon, lorsqu'il fut guéri de sa blessure, reprit son commandement; mais peu de temps après, le vaisseau anglais *l'Annibal* ayant été pris, le bailli de Suffren crut ne pouvoir en confier mieux le commandement qu'à celui qui avait si vaillamment défendu *l'Annibal* français. Morard de Galle participa avec ce vaisseau aux combats des 17 février et 12 avril 1782, ainsi qu'à ceux des 6 juillet et 3 septembre suivant, dans lesquels il reçut encore trois blessures. L'une d'elles eut des suites si graves, qu'il se vit obligé de quitter son commandement et de se rendre à l'Ile-de-France pour y soigner sa santé. A peine rétabli, il s'embarqua comme second sur le vaisseau *l'Argonaute*, qui rejoignait l'escadre, et il arriva assez à temps pour prendre part au combat qui eut lieu devant Goudelour, le 20 juin 1783.

Le bâtiment que montait Morard de Galle n'étant pas au nombre de ceux qui furent désignés par le bailli de Suffren pour rentrer en France lors de la paix de 1783, il continua à remplir un service très actif dans les mers de l'Inde jusqu'en 1790, époque à laquelle sa santé le força de revenir en Europe, pour y prendre un repos qui lui était devenu nécessaire après des fatigues aussi multipliées.

Au mois de juillet 1792, Morard de Galle ayant été nommé contre-amiral, il porta son pavillon sur le vaisseau *le Républicain*, comme commandant une division de l'armée navale réunie en rade de Brest. L'année suivante, il fut promu au grade de vice-amiral et destiné à commander la station de Saint-Domingue; mais de nouveaux ordres ayant réuni sous son commandement trois vaisseaux et sept frégates, il sortit de Brest et tint la mer

pendant quelques mois pour protéger la rentrée des nombreux bâtiments du commerce revenant des colonies, qui, sans sa présence, seraient tombés au pouvoir des croiseurs anglais.

A la fin de 1793, il reçut l'ordre de prendre le commandement de l'armée navale réunie à Brest, de sortir avec cette armée et d'établir une croisière dans l'Océan, entre Groix et Belle-Ile. Cette mission, prescrite dans une aussi mauvaise saison, fut généralement blâmée. L'armée ne pouvait faire aucune prise dans ces parages; elle était au contraire exposée à y être attaquée par des forces supérieures, et elle n'avait, dans ce cas, aucun port de relâche où elle pût se réfugier. Vainement Morard de Galle adressa au ministre Dalbarade les représentations les plus vives à ce sujet; vainement il lui exposa les dangers de toute espèce que courrait l'armée, l'inutilité de cette croisière; ce ministre, dominé par les ordres despotiques du comité de salut public, resta inflexible et renouvela impérieusement les ordres qu'il avait donnés. L'amiral dut obéir, et l'armée appareilla au mois de novembre 1793.

Heureusement les craintes de Morard de Galle ne se réalisèrent point. L'armée ne fut point attaquée; mais ce que ni lui ni le ministre n'avaient pu prévoir arriva bientôt. L'armée croisait inutilement depuis près de deux mois, lorsque les équipages, fatigués et manquant de tout, se mutinèrent et demandèrent à rentrer à Brest. La situation était très critique, les révoltés furieux menaçant de tuer leurs officiers s'ils ne se rendaient pas à leurs instances. L'amiral assembla à son bord les officiers généraux et quelques-uns des capitaines de l'armée, et il appela à ce conseil une députation d'officiers-mariniers et de marins de chaque vaisseau. Alors il leur

donna communication des ordres du comité de salut public, qui prescrivaient la croisière, ainsi que des instructions formelles du ministre. Les marins, convaincus que leurs chefs étaient eux-mêmes dans la nécessité d'obéir, retournèrent à leurs bords respectifs et calmèrent leurs camarades. Dès lors cette insurrection, d'abord si menaçante, s'apaisa, et tout rentra dans l'ordre; mais comme la saison s'avançait et que les vivres commençaient à manquer, l'amiral lui-même jugea à propos de faire route pour Brest, et l'armée y rentra au mois de mars 1794.

La terreur y régnait alors dans toute sa force; un tribunal révolutionnaire y avait été établi et des échafauds y étaient dressés. Une grande partie des notables citoyens de cette ville payèrent de leur vie leur amour de la patrie. Les officiers marquants de la marine n'échappèrent point à la proscription; plusieurs périrent par la main du bourreau, et un grand nombre furent incarcérés. Morard de Galle fut de ce nombre; mais le tribunal révolutionnaire ne put arguer aucun grief contre lui. Toutefois on le destitua comme noble, et l'amiral Villaret, quoique désigné par Jean-Bon Saint-André à ses collègues comme un aristocrate, le remplaça dans le commandement de l'armée.

Morard de Galle, rendu à la liberté après dix-huit mois de détention, fut réintégré dans son grade et nommé commandant d'armes au port de Brest. Au mois de novembre 1796, il reçut l'ordre de prendre le commandement de l'armée navale que quittait l'amiral Villaret. Cette armée, composée de quinze vaisseaux, douze frégates, six corvettes ou avisos et neuf bâtiments de transport, était destinée à transporter en Irlande un corps

d'armée de quinze mille hommes, commandé par le général Hoche. Elle appareilla de la rade de Brest le 16 décembre 1796. L'amiral Morard de Galle avait arboré son pavillon sur *l'Indomptable*, à bord duquel s'embarqua aussi le général en chef; mais aussitôt que l'armée fut en pleine mer, tous deux passèrent sur la frégate *la Fraternité*. Un événement malheureux marqua en quelque sorte la sortie de l'armée d'un présage funeste : le vaisseau *le Séduisant* se jeta sur un rocher nommé *le Grand Stevenec*, situé à l'entrée du passage du Raz. Les pêcheurs de l'île de Sein s'y portèrent avec leurs barques, ainsi que quelques canots des vaisseaux les plus proches; mais on n'en put sauver qu'environ six cents hommes. Le reste périt avec le brave commandant Dufossey, le capitaine en second, ainsi que quelques officiers qui, comme eux, persistèrent à ne quitter le vaisseau que les derniers.

Au point du jour, le 17, l'armée se trouva toute dispersée; la frégate amirale n'était point en vue. Cependant à midi le gros de la flotte, se trouvant rallié sous les pavillons des contre-amiraux Bouvet, Nielly et Richery, fit route au nord pour aller attaquer Mizen-Head, qui était le premier point de ralliement en cas de séparation. Les vaisseaux qui en faisaient partie, au nombre de treize, parvinrent le 21 à l'ouvert de la baie de Bantry; ils louvoyèrent devant toute la journée et une partie de celle du 22. Le soir, le vent étant devenu très fort et la mer très grosse, l'amiral Bouvet, se trouvant un peu moins au vent que la pointe Est de *Great-Bear-Island*, y jeta l'ancre avec sa frégate (*l'Immortalité*), en faisant le signal de liberté de manœuvre aux vaisseaux et frégates qui l'accompagnaient. Quelques-uns mouillèrent,

d'autres préférèrent se tenir à la voile en dehors des pointes, en sorte que le 23, au point du jour, l'armée se trouva encore une fois dispersée[1].

Pendant ce temps, *la Fraternité*, que montaient l'amiral Morard de Galle et le général Hoche, accompagnée seulement du vaisseau *le Nestor* et de deux frégates, faisait ses efforts pour gagner la baie de Bantry lorsque le vent, qui s'éleva avec violence, la sépara de ces bâtiments pendant la nuit du 20 au 21 décembre, en sorte que le lendemain elle se trouva seule. Elle était cependant peu éloignée de la côte d'Irlande, lorsque le 21 au matin l'amiral eut connaissance d'un vaisseau rasé, qu'il prit d'abord pour une de ses frégates; mais l'ayant bientôt reconnu pour anglais, il fut obligé de prendre chasse devant lui. Par la supériorité de marche de *la Fraternité* et par l'habileté de ses manœuvres, il parvint à lui échapper; mais cette chasse l'avait éloignée des côtes d'Irlande, et lorsque l'amiral voulut en reprendre la route, les vents d'Est, qui soufflaient avec force, s'opposèrent à ce qu'il pût les rallier.

Cependant les vents ayant passé à l'Ouest, *la Fraternité* se dirigea à corps de voiles sur la baie de Bantry; mais quel fut le désespoir de Morard de Galle lorsque deux vaisseaux de son armée qu'il rencontra lui apprirent qu'il n'y avait plus un seul bâtiment dans la baie. En effet, le contre-amiral Bouvet, forcé de la quitter à la suite des coups de vent dont il s'y était vu assailli, avait fait route, pour regagner le port de Brest, avec les bâtiments qui l'accompagnaient. L'amiral et le général Hoche prirent alors le seul parti qui leur restait dans cette conjoncture, et, à leur grand regret, ils se déter-

(1) Voir la notice Bouvet.

minèrent à retourner à Brest. Parvenu à la hauteur de Ouessant, *la Fraternité* se trouva, pendant la nuit, au milieu d'une escadre anglaise, battue comme elle par la tempête. Quelques vaisseaux qui lui donnèrent la chasse l'ayant éloignée de Brest, elle attérit à l'île de Ré, où les deux généraux débarquèrent pour se rendre à La Rochelle.

Tel fut le résultat de l'expédition d'Irlande, expédition sagement conçue, habilement concertée, et que les obstacles physiques seuls ont empêché de réussir, puisque, de l'aveu même des Anglais, l'Irlande n'a été sauvée à cette époque que par les éléments. Les flottes britanniques, en effet, ne contribuèrent point à sauver cette île du sort dont elle était menacée, et l'événement a, dans cette circonstance, prouvé que des forces navales supérieures ne sont pas toujours une garantie assurée contre l'invasion.

A l'avénement de Bonaparte au Consulat (1799), Morard de Galle fut nommé membre du Sénat. Lors de l'inauguration de la Légion-d'Honneur (1804), il fut fait grand-officier de cet ordre et titulaire de la sénatorerie de Limoges. Il vivait retiré à Guéret, au sein de sa famille, depuis quelques années, lorsqu'une attaque d'apoplexie l'enleva subitement, le 23 juillet 1809, à l'âge de soixante-huit ans.

Peu d'hommes de mer ont fourni une carrière aussi remplie que l'amiral Morard de Galle. Il avait fait trente-sept campagnes, exercé onze commandements, et assisté à quinze combats, dans lesquels il avait reçu huit blessures.



LE C.TE DE TOULOUSE.



TOULOUSE

(LOUIS-ALEXANDRE DE BOURBON, COMTE DE),

Né à Versailles le 6 juin 1678, mort le 1er décembre 1737.

Ce prince, le troisième des fils légitimés de Louis XIV et de madame de Montespan, était à peine âgé de cinq ans lorsqu'il fut créé amiral de France. En 1690, il accompagna le roi aux siéges de Mons et de Namur, et il y donna de si grandes preuves de courage que son père se crut dans la nécessité de lui défendre de s'exposer aussi inconsidérément.

Lors de la guerre de la succession d'Espagne (1702), le comte de Toulouse, commandant pour la première fois une escadre, sortit de Toulon avec six vaisseaux, se dirigea successivement sur Messine et Palerme, fit reconnaître dans ces deux villes l'autorité de Philippe V, et sut, par d'habiles dispositions, les mettre à l'abri de toute attaque.

La campagne de 1704 lui offrit une nouvelle occasion de se distinguer. L'archiduc Charles, reconnu roi d'Espagne par l'empereur son père et par les alliés, s'était rendu en Angleterre, pour s'y embarquer sur l'escadre de l'amiral Rooke, qui devait le conduire à Lisbonne.

Louis XIV, informé de ce dessein, chargea le comte de Toulouse de s'opposer à son exécution. Deux escadres furent armées simultanément, et le prince prit le commandement de celle de Brest.

Sorti le 6 mai, avec vingt-trois vaisseaux de ligne, il se dirigea sur Toulon, dans l'intention de se réunir à Duquesne. Parvenu jusqu'à la hauteur de Lisbonne, sans avoir rencontré l'escadre anglaise, il s'arrêta un moment à l'embouchure du Tage, où il apprit que l'amiral Rooke était sorti de ce port, quelques jours auparavant, avec soixante voiles, ayant à bord trois mille hommes de troupes, commandées par le prince de Darmstadt, et qu'il se dirigeait sur Barcelone. Arrivé à Cadix le 25, il se hâte de débarquer les troupes et les munitions qu'il devait y laisser, et se dispose à sortir du détroit. Ce projet n'était pas sans danger, en raison de la supériorité de l'armée anglaise; mais c'était le seul moyen d'opérer sa jonction avec l'escadre de Toulon, et de déjouer les projets de l'ennemi sur Barcelone: le comte de Toulouse n'hésita point. A la hauteur d'Alicante, il rencontra les dix-neuf vaisseaux commandés par Duquesne. Cet amiral lui rendit compte que l'armée anglaise était forte de soixante-dix bâtiments de guerre, dont quarante-cinq vaisseaux. Le 7 juin, à deux lieues de Minorque, on eut connaissance de l'ennemi. Quoique l'armée française fût de beaucoup inférieure à celle des alliés, le comte de Toulouse se mit en mesure de soutenir le combat s'il lui était présenté. Toutefois ayant le vent sur l'ennemi, il en profita pour se rapprocher des côtes de France. L'amiral Rooke le suivit jusqu'au 10; mais une saute de vent ayant occasionné la séparation des deux armées pendant la nuit, et les Anglais n'étant plus en vue, le comte de

Toulouse saisit cette circonstance pour rentrer à Toulon. Il y apprit que les alliés, sur la nouvelle de son apparition dans la Méditerranée, s'étaient hâté de quitter Barcelone pour se mettre à sa poursuite; et ce fut ainsi que l'entreprise hardie de ce prince, de traverser le détroit, pour ainsi dire à la vue d'une armée ennemie supérieure en nombre, fit échouer les projets formés sur la Catalogne, seul but de l'expédition.

Mais ce n'était point assez pour le comte de Toulouse; il voulait se mesurer avec l'amiral Rooke. Toutes ses dispositions étant faites, il sortit de Toulon à la tête de quarante-neuf vaisseaux de ligne et de vingt-quatre galères. Le maréchal d'Estrées commandait en second sous lui. Le marquis de Villette était à l'avant-garde, et le marquis de Langeron formait l'arrière-garde. L'armée se dirigea d'abord sur Barcelone, et, sur l'avis que le comte de Toulouse y reçut que la flotte des alliés était rentrée dans la Méditerranée, il força de voiles pour sortir du détroit et se porter à sa rencontre.

Le 24 août 1704, à la pointe du jour, on aperçut l'armée ennemie, composée de soixante-cinq vaisseaux, de plusieurs galiotes, et divisée en trois escadres. Les deux armées se trouvaient alors à environ onze lieues nord et sud de Malaga. A dix heures du matin, diverses manœuvres les ayant amenées à la portée du canon, le feu commença de part et d'autre avec une vigueur égale sur toute la ligne. Le comte de Toulouse, attaqué par l'amiral Rooke et par deux autres vaisseaux, leur opposa une telle résistance, qu'après les avoir très maltraités, il les força de l'abandonner. L'avant-garde et l'arrière-garde se comportèrent aussi vaillamment, et les alliés, malgré leur supériorité, furent battus sur tous les points. Le combat

dura jusqu'à la nuit, et fut tellement meurtrier que l'ennemi éprouva une perte de trois mille hommes. Le vaisseau de l'amiral Calembourg, ainsi qu'un autre vaisseau hollandais, furent coulés dans l'action; on n'en put sauver que l'amiral et neuf hommes. L'armée française eut quinze cents hommes hors de combat. Le vaisseau du comte de Toulouse se battit longtemps contre celui de l'amiral Rooke et le démâta. Le prince reçut une blessure à la tempe, et eut quatre de ses pages tués à peu de distance de lui. Les deux armées, après s'être observées pendant plusieurs jours, se séparèrent enfin; celle des alliés se dirigea sur Gibraltar, et les Français entrèrent à Malaga. Philippe V, lorsqu'il apprit le beau combat du comte de Toulouse, lui écrivit de sa main une lettre de félicitation, et lui envoya l'ordre de la Toison, enrichi de diamants pour une valeur de plus de cent mille écus[1].

(1) Saint-Simon, dont on connaît la partialité contre les fils légitimés de Louis XIV, cite, dans ses mémoires, le combat de Malaga; mais peu versé dans ces matières, il confond les dates et les faits. Il fixe le combat au 27 septembre, tandis qu'il est constant qu'il a eu lieu le 24 août. « Les deux flottes, dit-il, étaient, pour le nombre des vaisseaux, à peu près égales. » On a vu, au contraire, que l'armée alliée était forte de soixante-cinq vaisseaux, et que celle du comte de Toulouse n'était que de quarante-neuf. Même ignorance sur la perte des alliés, qu'il fait monter à six mille hommes, au lieu de trois mille. Mais il est un point sur lequel nous devons particulièrement insister, et qui fait l'objet principal de cette note. Saint-Simon rapporte que, le lendemain du combat, à force de vent et de manœuvres (ce sont ses expressions), l'armée française parvint à joindre l'amiral Rooke de fort près. « Le comte de Toulouse, dit-il, voulait l'at-
« taquer de nouveau; le maréchal de Cœuvres (comte d'Estrées) assem-
« bla le conseil; tous étaient d'avis d'attaquer, lorsque d'O, le mentor
« de la flotte, et contre l'avis duquel le roi avait très précisément défendu
« au comte de faire aucune chose, s'y opposa avec un air dédaigneux et

La paix vint rendre ce prince à la cour où tout le monde l'aimait et l'estimait; aussi était-il l'objet de la jalousie du duc du Maine, son frère aîné.

Le comte de Toulouse demeura toujours étranger aux menées de sa belle-sœur, la duchesse du Maine, qui ne tendaient à rien moins qu'à troubler la France en intervertissant les droits légitimes des princes du sang royal. Il en fut récompensé par l'estime de tous les bons Français; et, après la mort de Louis XIV, le duc d'Orléans, régent, qui sévit avec raison contre le duc et la duchesse du Maine, montra toujours une bienveillance sincère au comte de Toulouse; il lui épargna toute mortification personnelle, et l'excepta de la mesure par laquelle les princes légitimés furent dépouillés de tous les honneurs et prérogatives de prince.

Le comte de Toulouse épousa secrètement, le 22 février 1723, Marie-Victoire-Sophie de Noailles, qui avait été mariée en premières noces au marquis de Gondrin,

« une froide, muette et suffisante opiniâtreté. L'oracle prononcé, chacun « retourna à son bord, et le comte dans sa chambre, outré de la plus vive « douleur. Il acquit, ajoute Saint-Simon, un grand honneur en tout genre « dans cette campagne, et son plat gouverneur en perdit peu, parce qu'il « n'en avait point à perdre. » Nous ne chercherons pas à approfondir les motifs de la haine de Saint-Simon contre le gouverneur du comte de Toulouse, alors âgé de vingt-six ans; mais nous nous contenterons d'observer qu'aucun des nombreux historiens du combat de Malaga n'a fait mention de cette circonstance, et nous ajouterons que le comte de Toulouse, dont l'armée était si inférieure en forces à celle des alliés, malgré l'avantage qu'il avait remporté sur elle, n'était guère en mesure de recommencer le combat le lendemain, et que, s'il eût pu ou cru devoir le faire, ni lui, ni le comte d'Estrées, qui commandait en second sous lui, n'eussent déféré à l'avis d'un homme qui, n'étant pas marin, ne pouvait prononcer sur l'avantage ou l'inconvénient du nouveau combat.

menin du dauphin et brigadier des armées du roi. Il eut d'elle Louis-Jean-Marie de Bourbon, duc de Penthièvre, qui fut depuis amiral et grand-veneur de France.

Louis XV destinait au comte de Toulouse la place de premier ministre après la mort du cardinal de Fleuri, qui lui-même désirait l'avoir pour successeur; mais ce prince fut enlevé par une maladie cruelle, dans la cinquante-neuvième année de son âge (1er décembre 1737.) Taillé pour la seconde fois de la pierre, il supporta ses souffrances pendant vingt-deux heures avec une fermeté héroïque, et mourut en donnant à son fils, le duc de Penthièvre, des instructions qui fructifièrent si heureusement.



MAHÉ DE LA BOURDONNAIS.



LA BOURDONNAIS

(BERTRAND-FRANÇOIS MAHÉ DE),

CHEVALIER DES ORDRES MILITAIRES DE SAINT-LOUIS ET DU CHRIST DE PORTUGAL, CAPITAINE DE VAISSEAU DE LA MARINE ROYALE, GOUVERNEUR DES ILES DE FRANCE ET DE BOURBON,

Né à Saint-Malo le 11 février 1699, mort à Paris le 9 septembre 1753.

A l'époque où naquit La Bourdonnais, la France, dominatrice sur les deux mers, en avait ravi l'empire à deux puissances rivales; les Malouins, commerçants industrieux, et navigateurs intrépides, étendaient leur gloire en augmentant leur fortune. Duguay-Trouin avait porté son nom et ses exploits dans l'un et l'autre hémisphère, et la Bretagne partageait avec la Normandie la gloire d'avoir produit les plus grands hommes dont s'honorait la marine française. Ce furent ces modèles que se proposa d'imiter La Bourdonnais, mais l'impatience de marcher sur leurs traces ne lui permit pas d'attendre l'époque à laquelle il aurait terminé ses premières études; dès l'âge de dix ans, il obtint de sa famille la permission de s'embarquer, et, pour son début, il fit, sur un navire du commerce de Saint-Malo, une campagne dans les mers du Sud.

A son retour, les connaissances qu'il avait acquises

pendant ce voyage le firent juger capable de naviguer comme officier, et quoiqu'il ne fût alors âgé que de quatorze ans, il s'embarqua comme enseigne sur le navire *le Saint-Philippe*, destiné pour les Indes-Orientales. Par un hasard heureux pour lui, un jésuite, qui se rendait aux Philippines, se trouvait embarqué sur ce bâtiment; il prit La Bourdonnais en amitié et s'offrit de lui enseigner les mathématiques pendant la traversée. Notre jeune marin accepta avec enthousiasme une proposition aussi avantageuse, et sa sagacité vive et pénétrante lui eut bientôt aplani les difficultés d'une science austère autant que sérieuse. Le bon jésuite disait qu'il avait rencontré peu d'écoliers aussi dociles et aussi avides de s'instruire.

Pendant les années 1716 et 1717, La Bourdonnais fit plusieurs campagnes dans les mers du Nord, et en 1718 il s'embarqua sur un bâtiment destiné pour le Levant. Avide de tout voir et de tout connaître, son activité sans bornes ne lui laissait pas un moment de repos.

Lorsqu'en 1719 la Compagnie des Indes française sembla renaître de ses cendres; les nouveaux directeurs recherchant avec empressement ceux des officiers du commerce à qui des campagnes dans les mers de l'Inde avaient rendu ces parages familiers, ils jetèrent les yeux sur La Bourdonnais qui, quoique jeune encore, jouissait d'une réputation de grande habileté comme marin; il entra donc au service de la Compagnie des Indes, et il s'embarqua comme second lieutenant sur *le Prosper*, destiné pour Surate.

A son retour, la Compagnie, satisfaite de ses services, lui accorda le grade de premier lieutenant, et ce fut en cette qualité qu'il fit sa seconde campagne dans l'Inde, en 1723. Pendant la traversée, il mit la première main au

traité qu'il publia depuis *Sur la mâture des vaisseaux*, livre rempli d'idées neuves et qui décelaient dans son auteur un homme de génie.

La Bourdonnais eut, dans cette campagne, l'occasion de rendre un service signalé à la Compagnie. *L'Argonaute*, sur lequel il était embarqué, rencontra aux attérages de l'île Bourbon le vaisseau de la Compagnie *le Bourbon*, coulant bas d'eau. Dans sa détresse, le capitaine de ce bâtiment proposa à celui de *l'Argonaute* de prendre à son bord son équipage et les effets les plus précieux de sa cargaison, ayant le dessein de le laisser couler ensuite. La Bourdonnais trouvait le moyen violent; il exposa qu'avec le secours de *l'Argonaute* ces deux vaisseaux pourraient se rendre à Bourbon, que de là on irait réclamer à l'Ile-de-France les moyens de réparer les avaries du *Bourbon* et le remettre en état de reprendre la mer : lui-même s'offrit pour remplir cette mission. Cette proposition ayant été acceptée, les deux bâtiments firent route de conserve pour relâcher à Bourbon, et La Bourdonnais, s'embarquant dans la chaloupe de *l'Argonaute*, se dirigea sur l'Ile-de-France. Quelques jours après il ramenait avec lui un bâtiment ayant à bord tout ce qui était nécessaire pour réparer *le Bourbon*, qui fut bientôt en état de se rendre à sa destination. La Compagnie récompensa ce service en donnant à La Bourdonnais le grade de second capitaine sur ses vaisseaux.

C'est en cette qualité qu'il fit, en 1724, sa troisième campagne dans l'Inde, sur *le Malabar*. Il était alors âgé de vingt-cinq ans, et il y avait peu d'officiers de la Compagnie de son grade aussi jeunes que lui. M. Didier, ingénieur du roi, qui se rendait à Pondichéry, avait obtenu son passage sur ce vaisseau. Pendant la traversée, cet officier supérieur, trouvant dans La Bourdonnais un

homme avide d'instruction, se fit un plaisir de lui enseigner l'art des fortifications et la tactique des siéges. En arrivant à Pondichéry le maître avouait modestement que son écolier en savait autant que lui.

La Bourdonnais trouva bientôt l'occasion de mettre en pratique les connaissances qu'il venait d'acquérir. Une escadre de quinze vaisseaux de la Compagnie, sous les ordres de M. de Pardaillan, était en ce moment réunie à Pondichéry; elle avait pour mission de faire la conquête de Mahé, place dont la possession était d'autant plus importante qu'elle communique avec Pondichéry. La Bourdonnais offrit ses services à M. de Pardaillan, qui les accepta avec empressement et le chargea du détail de l'escadre. Cette distinction, accordée à un officier qui n'avait encore que le grade de second capitaine, aurait pu lui faire des jaloux, mais il montra tant de zèle et de capacité, qu'il n'eut que des admirateurs.

Arrivé devant Mahé, on éprouva des difficultés qu'on n'avait pas prévues; la côte, presque inaccessible, ne permit pas d'opérer une descente avec des embarcations. La Bourdonnais proposa à M. de Pardaillan de construire des radeaux assez forts pour porter chacun trois cents hommes et une pièce de canon. Ces radeaux, bastingués avec des balles de coton, devaient être munis de ponts-levis qui mettraient les troupes à couvert, et qui, s'abaissant ensuite, faciliteraient la descente à pied sec. Cette proposition ayant été acceptée, La Bourdonnais s'occupa immédiatement de leur construction, et en moins de huit jours ils furent prêts. La descente se fit sans qu'on perdît un seul homme. Le siége, en suivant les règles ordinaires, pouvait traîner en longueur; La Bourdonnais, persuadé que les Indiens préfèreraient livrer leur ville plutôt que de voir leurs propriétés réduites en cendres,

émit l'avis de mettre le feu à toutes les habitations répandues sur la côte. Ce projet fut approuvé, et l'exécution lui en fut confiée. Aux premières lueurs de l'incendie, les Indiens effrayés ouvrirent leurs portes, et les Français prirent possession de Mahé.

M. de Pardaillan, trop grand pour connaître l'envie, attribua à La Bourdonnais la majeure partie de ce succès, et l'on croit assez généralement que c'est depuis cette conquête que le nom de Mahé fut ajouté à son nom de famille. C'est ainsi que les Romains donnaient à leurs généraux victorieux les surnoms d'*Africain*, d'*Asiatique*, de *Numidien*, et cet usage a depuis été renouvelé chez quelques peuples modernes.

La paix, qui eut lieu quelque temps après, menaçait La Bourdonnais d'un repos qui ne convenait ni à ses habitudes ni à son caractère; il n'avait accepté le service de la Compagnie des Indes que dans l'espoir d'y utiliser l'activité dont il était dévoré, il le quitta dès le moment que ce service devint stérile pour son ambition, et il tourna alors ses vues du côté de la fortune. Hors d'état, en raison de ses moyens pécuniaires, de faire un armement pour son compte, il proposa à quelques-uns des riches négociants de Pondichéry de s'associer avec lui pour cette opération. Cette société arma le vaisseau *le Pondichéry*, dont il fut nommé capitaine et subrécargue. Le gouverneur lui-même (M. Lenoir), pour prouver aux armateurs combien il avait de confiance dans les talents de La Bourdonnais, voulut prendre un intérêt dans son armement.

Le Pondichéry fit voile pour Moka, et la cargaison qu'il en rapporta procura des bénéfices immenses. L'émulation que ce succès produisit chez les négociants de l'Inde ouvrit au commerce des débouchés inconnus jus-

que-là, et La Bourdonnais fut ainsi le promoteur d'un grand nombre de fortunes particulières.

Dans le second voyage qu'il fit à Moka, M. Lenoir le chargea de toucher à Goa, pour y remettre au vice-roi des présents de la part du roi et de la Compagnie, en reconnaissance des secours qu'il avait fournis lors de l'expédition de Mahé. La réputation de La Bourdonnais l'avait précédé à Goa, et il y fut reçu avec de grands honneurs; les négociations secrètes dont il était chargé auprès du vice-roi procurèrent à ce dernier l'occasion d'apprécier tout son mérite, et dès ce moment il conçut le projet de l'attacher au service du Portugal, projet qu'il réalisa plus tard.

En quittant Goa, La Bourdonnais se dirigeait sur l'Arabie, lorsqu'à environ douze lieues en mer, il rencontra deux bâtiments de guerre portugais qui se rendaient à Moka, pour y réclamer le tribut que l'iman de ce pays est dans l'usage de payer au roi de Portugal. Ces bâtiments, par suite des contrariétés qu'ils avaient éprouvées à la mer, se trouvaient sans vivres et sans pilotes, les leurs étant morts pendant la traversée. La Bourdonnais leur donna tous les vivres qui leur étaient nécessaires, et fit route avec eux jusqu'à Moka.

Les capitaines portugais ne furent point ingrats; à leur retour à Goa, ils publièrent hautement le service éminent que leur avait rendu La Bourdonnais. Leur rapport contribua à augmenter encore la bonne opinion qu'avait conçue de lui le vice-roi, et il lui écrivit pour l'engager à se rendre à Goa, ayant des projets importants à lui communiquer. La Bourdonnais accepta cette invitation. A son arrivée, le vice-roi lui fit rendre des honneurs plus grands encore qu'à leur première entrevue; il lui remit, de la part de son souverain, l'Ordre

du Christ, des lettres qui lui conféraient le titre de *hidalgo*, et enfin un brevet de capitaine de vaisseau. Dans la conférence qu'ils eurent ensemble, il lui confia le projet qu'il avait formé de reconquérir Mombaze, que les naturels du pays avaient enlevé au roi de Portugal, en ajoutant que lui seul pourrait faire cette conquête, dont il lui avait réservé l'honneur.

Des distinctions aussi flatteuses étaient faites pour séduire La Bourdonnais, mais il ne pouvait les accepter sans le consentement de son supérieur, et il retourna à Pondichéry pour le demander. Non-seulement le gouverneur général lui accorda la permission qui lui était nécessaire, mais il mit sous ses ordres un certain nombre de troupes choisies, voulant, disait-il, associer la France et la Compagnie à la gloire qu'il ne pouvait manquer d'acquérir dans cette expédition. Il se disposait donc à se rendre à Goa, lorsqu'un vaisseau portugais, dont le commandement lui était destiné, mouilla dans la rade de Pondichéry, lui apportant la commission d'agent du roi de Portugal à la côte de Coromandel.

La Bourdonnais appareilla dans les premiers jours du mois de mai 1730. En passant devant Calicut, il somma le Samorin d'exécuter le traité qui l'assujettissait à payer un droit au passage de chaque vaisseau de guerre portugais. Sur son refus, il fit ses dispositions pour canonner la ville, mais le prince indien effrayé consentit au paiement exigé. Arrivé à Goa, il pressa le vice-roi de mettre son projet sur Mombaze à exécution; mais ce siége exigeait de grands préparatifs, et la lenteur naturelle aux Portugais semblait devoir les éterniser. La Bourdonnais, impatient de se signaler au service de son nouveau souverain, proposa, en attendant, d'aller purger les mers de l'Inde des pirates angrias qui les infestaient

alors. Dans deux campagnes successives, il en prit et détruisit un si grand nombre qu'il les mit désormais dans l'impuissance de nuire à la navigation dans ces parages.

Deux années s'étaient écoulées depuis son arrivée à Goa; les bâtiments destinés à l'expédition contre Mombaze étaient prêts à mettre à la voile, lorsqu'un événement imprévu vint lui ravir la gloire qu'il espérait; le vice-roi, dont il avait toute la confiance, fut disgracié et rappelé en Portugal; son successeur, homme pacifique, n'adoptant pas les projets contre Mombaze, l'expédition rentra dans le port, où elle fut désarmée. La Bourdonnais, trompé dans ses espérances, demanda et obtint sa retraite; et possesseur dès lors d'une fortune assez considérable, il prit le parti de se rendre en France, et il arriva à Saint-Malo en 1733.

Dans un voyage qu'il fit à Paris l'année suivante, il eut l'occasion de faire la connaissance de deux hommes qui, par leur position, étaient dans l'obligation de rechercher toutes les lumières possibles sur le commerce des colonies; c'étaient M. Orry, contrôleur général des finances, et M. de Fulvy, commissaire du roi près de la Compagnie des Indes. Il satisfit à toutes leurs questions en homme instruit; mais quand il en vint à *l'Ile-de-France*, jusque-là mal connue et peu estimée, il leur fit un tableau si séduisant de la position de cette colonie, de son sol et des avantages qu'une administration éclairée pourrait en retirer, qu'ils furent étonnés qu'on l'eût ainsi négligée. Le comte de Maurepas, alors ministre de la marine, et le cardinal de Fleury, à qui ces administrateurs firent part de l'entretien qu'ils avaient eu avec La Bourdonnais, en conclurent que l'homme qui connaissait aussi bien le parti avantageux qu'on pouvait

tirer de cette colonie, était le seul capable de l'administrer; il fut, en conséquence, nommé *gouverneur général des îles de France et de Bourbon*, avec pouvoir d'y commander les vaisseaux de la Compagnie.

La Bourdonnais arriva à l'Ile-de-France au mois de juin 1735. Il serait difficile de donner une idée de l'état de dénûment et d'anarchie où il trouva cette colonie. Justice, police, industrie, commerce, tout était en désordre ou à créer. La tâche était grande et difficile, mais il n'était pas homme à être effrayé par les obstacles. Toutefois, en méditant sur ceux qu'il allait avoir à vaincre, il ne se dissimula pas qu'il lui serait impossible d'y parvenir sans le concours volontaire des principaux habitants et propriétaires; il pensait sagement qu'à moins d'être puissamment excités par leur intérêt, des projets si nouveaux pour leur ignorance, et si contraires à leurs habitudes indolentes, ne frapperaient leur imagination que comme des chimères qui ne méritaient, ni qu'ils y risquassent leurs capitaux, ni qu'ils leur fissent le sacrifice de leur oisiveté. Tous ses discours, toutes ses démarches, tendirent à ce but; mais il vit bientôt qu'il ne pourrait dissiper entièrement leurs craintes, qu'en leur offrant de partager avec eux les risques de ses entreprises. Cette offre les encouragea, et alors chacun des plus riches colons promit de fournir un certain nombre de noirs pour les travaux à exécuter. Leur exemple fut promptement suivi; des sociétés se formèrent, et au moyen de l'intérêt que La Bourdonnais y prit, pour moitié, elles s'engagèrent à fournir tous les matériaux nécessaires. En moins de quatre années il construisit des arsenaux, des magasins, des fortifications, des aqueducs, des canaux, des moulins, des casernes, une église, des hôpitaux, et des chantiers pour construire et radou-

ber les vaisseaux. Il introduisit la culture du manioc, du sucre, du café et du coton. La Compagnie approuva tout ce qu'il avait fait, et, en donnant de justes éloges à ses opérations, elle se plut à reconnaître qu'on lui devait la création de l'Ile-de-France.

Cependant les travaux immenses qu'il faisait exécuter dans cette colonie ne nuisaient point à ceux que réclamait l'île Bourbon, et l'imagination conçoit difficilement qu'un seul homme ait pu faire tant et de si grandes choses, pour ainsi dire à la fois, dans deux îles situées à quarante lieues l'une de l'autre. La croix de Saint-Louis, dont il fut décoré en 1737, fut pour lui la récompense la plus flatteuse et la plus honorable de ses travaux.

En 1740, la mort de sa femme obligea La Bourdonnais de faire un voyage en France. En y arrivant, il apprit qu'il avait été l'objet de dénonciations de toute espèce, et l'homme qui s'attendait à recevoir des louanges se trouva sous le coup des plus infâmes calomnies. Il n'eut pas de peine à en triompher; il remit aux ministres du roi un mémoire circonstancié de ses opérations aux îles de France et de Bourbon; les directeurs de la Compagnie des Indes eurent l'ordre de vérifier les faits qu'il contenait, et après un sévère examen, la Compagnie reconnut, par une attestation en forme, que toutes les imputations dirigées contre son administration étaient fausses et mensongères.

Toutefois, La Bourdonnais avait une trop grande expérience des hommes et des choses pour ne pas prévoir que son triomphe, en irritant ses ennemis, rendrait leur haine plus acharnée encore; il résolut en conséquence de demander sa retraite, et de se livrer à des opérations commerciales pour son propre compte. A cette époque, tout faisait présager une rupture pro-

chaine avec l'Angleterre, et sur la première ouverture qu'il fit à quelques-uns de ses amis du plan qu'il se proposait d'exécuter, si la guerre avait lieu, on lui fit l'offre de cinq millions, à la condition de s'y intéresser seulement pour un dixième. Mais des ordres supérieurs vinrent le forcer de remplir, pour le compte de la Compagnie, le projet qu'il avait médité pour le sien. « Oubliez vos mécontentements contre la Compagnie, lui « écrivait le contrôleur général des finances, obéissez, « et continuez à bien servir le roi; Sa Majesté aura soin « de vous et de votre fortune. »

La Bourdonnais se rendit à Lorient, avec le titre de capitaine de vaisseau. Il y trouva cinq vaisseaux de la Compagnie sur lesquels étaient embarqués douze cents marins et trois cents hommes de troupes, tous aussi peu expérimentés les uns que les autres. Il appareilla le 5 avril 1741. Il relâcha à l'Ile-de-France, qu'il mit en état de résister aux attaques qui pourraient être dirigées contre elle en cas de guerre, et fit voile immédiatement pour Pondichéry, où il arriva le 30 septembre suivant. En débarquant, il apprend que Mahé est assiégé par les Naïrs. Après avoir mis ordre aux affaires les plus urgentes, il appareilla pour aller au secours de cette place. Il était temps qu'il arrivât. Bayanor, souverain des Naïrs, bloquait Mahé depuis dix-huit mois; son armée se disposait à une attaque générale; la garnison, accablée de fatigues et en proie aux plus grandes privations, était sur le point de capituler, lorsque la vue du secours inopiné qui lui arrivait ranima son ardeur et ralentit celle des assiégeants. La Bourdonnais fait débarquer ses troupes, attaque les retranchements élevés par Bayanor, et après plusieurs actions très vives, et dans lesquelles il déploya la plus brillante valeur, ce prince se vit forcé

de lever le siége et de signer un traité qui assura la tranquillité de cette partie des possessions françaises.

Mahé délivré, La Bourdonnais se rendit à l'Ile-de-France pour y faire radouber ses vaisseaux. Il mit une telle activité à cette opération, que quelques mois après il se vit en état de reprendre la mer; mais tous ses efforts devaient être inutiles. Depuis son départ de France, la Compagnie des Indes avait adopté un système de neutralité entre elle et la Compagnie anglaise, en sorte qu'au moment où La Bourdonnais se préparait à agir contre cette dernière, il reçut l'ordre de renvoyer tous ses vaisseaux en Europe, et pour prévenir toute représentation de sa part, il lui était enjoint de les renvoyer à vide, plutôt que d'en garder un seul. La Bourdonnais obéit, quoiqu'à regret; mais prévoyant ce qui devait résulter de cette fausse mesure, il sollicita son rappel. Sa demande lui attira un refus très flatteur de la part du contrôleur général des finances. « La bonne opinion que j'ai de vous, « lui mandait M. Orry, m'a déterminé à vous confier le « premier poste de l'Inde; je vous regarde comme un « homme non-seulement utile, mais nécessaire. »

Une frégate expédiée de France lui apporta, au mois de septembre 1744, la nouvelle de la déclaration de guerre contre l'Angleterre; mais en même temps la Compagnie des Indes, toujours fidèle à son système, lui ordonnait expressément de ne commettre aucune hostilité contre les Anglais, à moins qu'ils ne les commençassent eux-mêmes. Pendant ce temps, le commodore Barnett, à la tête d'une division de quatre vaisseaux, s'emparait de tous les bâtiments du commerce français. « Messieurs, di-« sait-il aux capitaines, nous exécutons contre vous ce « que M. de La Bourdonnais projetait contre nous. »

Les pertes multipliées du commerce jetèrent l'alarme

parmi les négociants de Pondichéry, et des lettres pressantes du conseil de cette colonie l'appelaient à son secours. On ignorait à Pondichéry l'état dans lequel se trouvait alors l'Ile-de-France. La Bourdonnais n'avait pas un seul bâtiment de guerre à opposer aux Anglais; les sauterelles avaient entièrement détruit la récolte de riz; le vaisseau *le Saint-Géran*[1], chargé de provisions d'Europe, avait péri sur l'*île d'Ambre*. C'est au milieu de tant de calamités que La Bourdonnais va entreprendre de soutenir l'honneur de la France, et de sauver le commerce de la Compagnie.

Il tire de Madagascar des vivres et des noirs, ranime le courage abattu des habitants de l'Ile-de-France, et après des travaux et des efforts incroyables, parvient à transformer en vaisseaux de guerre six bâtiments du commerce. Cette escadre était prête dès le mois de mars 1745, mais il fallait attendre le convoi annuel de la Compagnie pour l'escorter jusqu'à Pondichéry. Enfin, le 28 juillet, arrive la frégate *l'Expédition*, qui lui annonce, pour le mois d'octobre suivant, cinq vaisseaux de la Compagnie apportant cinq mille marcs de piastres. Le ministre, en lui adressant les ordres du roi pour prendre le commandement de ces vaisseaux, lui prescrivait de les armer en guerre, d'y joindre ceux qu'il pourrait avoir à sa disposition, et après lui avoir tracé un plan de campagne il ajoutait :

« Au surplus, quoique ce plan me paraisse bon, la « confiance que j'ai en vous m'engage à vous autoriser à « y changer ce que vous estimerez de plus convenable au « bien général et aux intérêts de la Compagnie, et même

(1) C'est ce naufrage qu'a décrit avec tant d'éloquence l'auteur de *Paul et Virginie*.

« à prendre tout autre parti quel qu'il soit. Vous donne-« rez avis à M. Dupleix de celui auquel vous vous serez « arrêté, et je lui donne les ordres les plus précis de vous « seconder en tout ce qui pourra dépendre de lui... etc. »

M. Orry était trop habile pour ne pas prévoir que ce concert si nécessaire pourrait souffrir quelque altération; mais il se flattait de contenir les mécontents jusqu'au moment où la paix générale lui permettrait de rétablir les choses dans l'ordre accoutumé.

Les vaisseaux attendus en octobre n'arrivèrent qu'au mois de janvier 1746. Ils n'avaient plus que pour quatre mois de vivres; leurs équipages étaient dans un état déplorable, *l'Achille* seul était armé en guerre. Il fallait armer les quatre autres, fournir des vivres à deux autres vaisseaux prêts à partir pour la France; ce qui eût semblé impossible à tout autre, dans ces circonstances, La Bourdonnais l'exécuta.

Le 24 mars suivant il sortait de l'Ile-de-France. Ses vaisseaux n'avaient pu y prendre que pour soixante-cinq jours de vivres, quantité insuffisante pour les projets qu'il méditait. Il se rend à Madagascar où il embarque deux cent milliers de riz. En quittant Foule-Pointe, son escadre est assaillie par une tempête des plus violentes, ses vaisseaux sont dispersés; *l'Achille* qu'il montait est entièrement démâté et désemparé; cependant il parvient à gagner l'île Marosse[1] accompagné du *Lys*, presque aussi maltraité que lui; à l'exception du *Neptune de l'Inde*, qui s'était perdu corps et biens, ses autres vaisseaux l'y rejoignirent. Alors La Bourdonnais mit en œuvre le peu

(1) Marosse ou Nossi-Mangabie, petite île sur la côte orientale de Madagascar, dans la partie septentrionale de la baie d'Antongil, près du port Choiseul.

de ressources que lui présentait cette île en mâtures. Ses ouvriers et ses équipages, animés par son exemple, déployèrent la plus grande activité, et en moins de six semaines l'escadre se trouva en état de reprendre la mer.

En touchant à Mahé, il apprend que le commodore Peyton croisait sous Ceylan avec six vaisseaux. La Bourdonnais en avait neuf; mais malgré ce nombre il était incontestable que la supériorité de forces se trouvait du côté des Anglais. Il appelle ses capitaines à bord de *l'Achille*, leur fait part de cette circonstance, et tous partagent l'avis de leur chef qu'il faut aller chercher les Anglais et les attaquer à l'abordage. Le 6 juillet 1746, on les découvrit à la côte de Coromandel. Quoiqu'ils eussent l'avantage du vent, La Bourdonnais manœuvra pour engager le combat, mais il ne put avoir lieu qu'à coups de canon. L'action fut vive et sanglante. Trois vaisseaux français furent mis hors de combat en peu d'instants; avec les six autres il combattit si vigoureusement, que bientôt l'escadre anglaise se vit obligée de quitter le champ de bataille en désordre. Pendant toute la journée du lendemain elle fut en vue; mais comme elle avait conservé le vent, elle manœuvra constamment pour éviter un nouveau combat. Le 8, on la perdit entièrement de vue, et l'escadre française se dirigea sur Pondichéry, où elle mouilla le 9 au soir.

La Bourdonnais, maître de la mer, ne pouvait y faire que des croisières stériles. Il avait conçu un projet plus vaste et plus utile. Madras était à cette époque le centre de la richesse et de la puissance anglaise dans l'Inde, il résolut d'en faire la conquête; mais il fallait auparavant détruire l'escadre anglaise, ou au moins la mettre hors d'état de troubler les opérations d'un siége. Dupleix,

alors gouverneur de l'Inde pour la Compagnie, reconnut l'indispensabilité de ce préliminaire, et tous deux réunirent leurs moyens pour mettre l'escadre en état de reprendre la mer et de combattre les Anglais avant qu'ils eussent reçu les renforts qu'on savait devoir leur arriver prochainement d'Europe.

Le 4 août, La Bourdonnais met à la voile et va mouiller à Négapatam. Il y trouva deux navires français, dont l'un avait été pris par les forbans, l'autre par les Anglais. Comme les Hollandais s'étaient engagés dans leurs traités avec la Compagnie à ne point acheter de prises françaises, il demanda la restitution de ces deux bâtiments, en annonçant l'intention où il était de les emmener de force et de regarder comme infraction à la paix et comme ennemi de la France quiconque s'y opposerait. Le gouverneur intimidé consentit à lui souscrire deux obligations, l'une de dix mille pagodes à l'étoile [1], l'autre de dix mille roupies [2], comme nantissement de la valeur des deux vaisseaux, en attendant que leurs gouvernements respectifs eussent réglé l'affaire. Pendant qu'il était occupé de cette réclamation, on lui annonce que l'escadre anglaise est en vue; aussitôt il retourne à bord et fait appareiller la sienne. Comptant tromper l'amiral anglais, il arbore le pavillon hollandais et ses vaisseaux l'imitent, mais cette ruse fut sans effet; l'escadre anglaise, dès qu'elle l'eut reconnu, s'éloigna à force de voiles. La Bourdonnais se mit à sa poursuite avec tant d'ardeur qu'il parvint à la dépasser de deux lieues; mais tous ses efforts ne purent l'amener au combat, et il eut le chagrin

(1) Monnaie de l'Inde équivalente à environ neuf livres de France.

(2) Monnaie équivalente à deux livres dix sols.

de la voir échapper une seconde fois. C'eût été perdre un temps précieux que de s'obstiner à une poursuite inutile, et il rentra à Pondichéry le 23 août.

Le zèle seul l'avait soutenu pendant cette campagne; un mal, dont il avait déjà éprouvé les symptômes avant son départ, s'était encore aggravé, en sorte qu'à son arrivée il était hors d'état de se rendre à terre. Cependant il n'abandonnait point ses projets contre Madras, et il écrivit à Dupleix une lettre dans laquelle, en les lui détaillant, il exposait que, n'ayant point d'ordres positifs à ce sujet du ministère, il était nécessaire que le conseil supérieur de Pondichéry en délibérât.

L'affaire y fut en effet portée, et après diverses contestations, il fut enfin résolu que le siége de Madras serait entrepris. L'escadre aux ordres de La Bourdonnais se composait de neuf vaisseaux et deux galiotes à bombes; on y embarqua onze cents hommes de troupes européennes, quatre cents Caffres et quatre cents Cipayes. Elle mit à la voile le 12 septembre 1746, et le 14 elle était devant Madras. La Bourdonnais fit d'abord débarquer six cents hommes à quatre lieues de la ville, et il continua sa route en longeant la côte. Le lendemain, il descendit lui-même à terre avec le reste de ses troupes et se mit à leur tête. Il dirigea sa principale attaque sur la Ville-Noire qu'occupaient les Anglais. Il avait d'autant plus d'intérêt à brusquer ce siége, que sa position pouvait à chaque instant devenir plus critique. D'un côté il avait à craindre que l'escadre anglaise ne vînt l'attaquer à l'improviste; de l'autre, sa petite armée pouvait être écrasée par la nombreuse cavalerie du Nabab d'Arcate qui, suivant les avis que lui en avait donnés Dupleix, se disposait à venir secourir Madras. Le 18, tout étant disposé, la ville fut battue du côté de terre par douze mortiers, tan-

dis que l'escadre la canonnait par mer. Ces opérations combinées eurent tant de succès que, le 20, deux députés envoyés par le gouverneur vinrent demander à La Bourdonnais quelle contribution il exigeait pour cesser ses hostilités et se retirer. « Je ne vends point l'honneur, « messieurs, leur répondit-il; le pavillon de mon roi sera « arboré sur Madras, ou je mourrai au pied de ses murs. » Les députés se retiraient en protestant qu'ils se défendraient jusqu'à la dernière extrémité, lorsque La Bourdonnais, appréciant les conséquences d'une résolution désespérée, qui, pour le moins, aurait pour effet de prolonger les dangers dont il était environné, les rappela et leur dit: « Voici les conditions que je vous impose: vous « rendrez la ville, et je promets, sur mon honneur, de « vous la remettre, moyennant une rançon dont on con- « viendra à l'amiable. Il faut, ajouta-t-il, vous rendre dans « un moment ou vous résoudre aux plus cruelles cala- « mités; choisissez entre ces deux partis, mais soyez bien « assurés que dans l'un et l'autre cas, je vous tiendrai « exactement parole. » Les députés se retirèrent alors pour aller faire leur rapport au gouverneur, La Bourdonnais fit toutes ses dispositions pour l'assaut, qu'il fixa à la nuit du 21 au 22, et le feu recommença.

Vraisemblablement on fut averti dans Madras de l'assaut qui se préparait, car le 21 les députés revinrent avec des pleins pouvoirs pour consentir à une capitulation qui fut signée de part et d'autre immédiatement.

Par suite de cette capitulation, les portes de Madras furent ouvertes aux Français, et le pavillon du roi arboré sur les forts. Des commissaires prirent possession des magasins, et les habitants n'éprouvèrent aucune violence, l'inviolabilité des propriétés particulières ayant été stipulée. Il ne restait plus qu'à déterminer les conditions

du rachat de la ville, suivant les promesses faites par La Bourdonnais; elles furent arrêtées ainsi : Toutes les propriétés anglaises en bâtiments de guerre ou de commerce, la moitié de l'artillerie et du matériel devaient être livrées aux Français, ainsi que la caisse et les marchandises appartenant à la Compagnie; on devait en outre payer onze cent mille pagodes, ou neuf millions environ de contributions. En joignant à cette somme les valeurs à prendre en mâture à Madras, estimées à cinq cent neuf mille neuf cent vingt pagodes, la prise de cette ville donnait à la Compagnie un bénéfice de treize millions et demi environ.

Comme la prudence obligeait La Bourdonnais à quitter la côte de Coromandel avant le 20 octobre, pour éviter le coup de vent habituel au reversement de mousson, il se hâta de donner connaissance de ce traité à Dupleix, en en demandant la prompte ratification. Mais quel fut son étonnement, lorsqu'il apprit que le gouverneur de Pondichéry refusait de ratifier le traité, et manifestait l'intention de garder Madras comme une ville dépendant de son gouvernement. Cette prétention était d'autant plus extraordinaire de la part de Dupleix et du conseil de Pondichéry, que quelques jours seulement avant la reddition de Madras, ce dernier écrivait à La Bourdonnais : « Je ne vous présente pas mes opinions comme devant « faire la règle de votre conduite et de vos opérations... « Je sais que le ministre vous en laisse entièrement le « maître, et qu'il me charge seulement *de vous seconder* « en tout ce qui dépendra de moi; je dois donc m'en « tenir exactement à ce qui m'est prescrit, et me borner « aux représentations que les circonstances m'obligeront « de vous faire, etc. »

Mais voici ce qui explique la conduite de Dupleix en

cette circonstance : M. Orry, le contrôleur général, qui, comme on l'a vu, était le protecteur de La Bourdonnais, avait donné sa démission en décembre 1745. Les directeurs de la Compagnie des Indes, cette compagnie, dit Voltaire, *qui ne savait faire ni la paix ni la guerre*, ennemis de La Bourdonnais, circonvinrent le nouveau ministre, et obtinrent de lui d'autoriser le gouverneur et le conseil de Pondichéry de reprendre la portion d'autorité que M. Orry avait confiée à La Bourdonnais. C'était en vertu des nouvelles instructions qui lui avaient été adressées dans ce sens par la Compagnie qu'agissait Dupleix.

En un moment tout fut en combustion dans Madras. Dupleix y avait envoyé un commandant et un conseil provincial, qui, en arrivant, protestent contre tous les engagements pris par La Bourdonnais avec les autorités anglaises. Le conquérant, de son côté, représente que Madras ne peut ni ne doit être considéré comme un établissement français soumis à l'autorité du gouverneur de l'Inde; que ses instructions lui prescrivant formellement de ne garder aucune des conquêtes qu'il pourrait faire, il a promis de rendre Madras aux Anglais moyennant une rançon, et que nul n'a le droit de rompre le traité conclu. Toutefois, ne voulant point, dans une conjoncture aussi importante, s'en rapporter à son seul jugement, il assemble un conseil auquel il appelle les principaux officiers de terre et de mer, et tous émettent l'avis *que La Bourdonnais doit tenir la parole qu'il a donnée aux Anglais, et remettre Madras en leur possession, moyennant la rançon stipulée.*

Pendant ces divisions scandaleuses, La Bourdonnais voyait avec effroi s'approcher la saison des tempêtes; en effet, dans la nuit du 13 octobre, au moment du chan-

gement de mousson, éclate un ouragan qui engloutit le vaisseau *le Duc d'Orléans* et tout son équipage, démâte plusieurs autres, et force tous ceux qui étaient à l'ancre devant Madras de prendre le large. Le coup de vent apaisé, les vaisseaux revinrent au mouillage, mais dans un état de délabrement difficile à décrire. La Bourdonnais rejoignit le sien, et après leur avoir fait faire les réparations les plus indispensables, il appareilla pour Pondichéry, envoyant trois de ceux qui étaient les plus maltraités se radouber à l'Ile-de-France. A peine eut-il quitté Madras, que le traité qu'il avait conclu avec les Anglais fut annulé, et la Ville-Noire, qui contenait quatre-vingt mille habitants de toutes les nations, fut rasée.

A son arrivée, Dupleix lui exhiba un ordre de la cour qui lui enjoignait de prendre le commandement des vaisseaux de la Compagnie qui se trouvaient dans les mers de l'Inde et de les ramener en Europe. Il obéit et fit immédiatement voile pour l'Ile-de-France. Il y trouva le nouveau gouverneur, envoyé par Dupleix, occupé à faire des investigations sur son administration; La Bourdonnais alors s'empressa de faire publier dans les deux îles de France et de Bourbon que « quiconque se croirait en « droit d'élever quelque plainte ou quelque réclamation « contre lui pouvait se présenter. » Aucune voix ne s'éleva pour se plaindre; ce silence était sans doute sa plus belle apologie, mais le conseil supérieur de Pondichéry, dirigé par Dupleix, avait juré sa perte, et dans le même moment il envoyait en France un recueil d'accusations dirigées contre lui. Tout ce que la cupidité la plus effrénée peut faire commettre de crimes lui était imputé; mais le plus capital était son intelligence avec les ennemis de l'Etat, d'où serait résulté la ruine entière de la Compagnie, si le conseil n'eût pris les moyens d'en arrê-

ter le cours. Ces faits, tout calomnieux qu'ils étaient, se trouvaient attestés par une immense quantité de signatures, à la tête desquelles on voyait celles de tous les membres du conseil.

La Bourdonnais appareilla de l'Ile-de-France au mois d'avril 1747 avec six vaisseaux délabrés, et dont la plupart n'avaient pas cent hommes d'équipage. En doublant le cap de Bonne-Espérance, son escadre fut assaillie par une tempête des plus violentes ; deux de ses vaisseaux se séparèrent de lui ; l'un retourna à l'Ile-de-France, l'autre relâcha, coulant bas d'eau, dans la baie de Tous-les-Saints, où il fut condamné ; il arriva avec les autres à Saint-Paul-de-Loango, établissement portugais à la côte d'Angola, où il avait ordre de relâcher. Après un séjour de courte durée, qu'il employa à réparer ses vaisseaux, il se rendit à la Martinique.

Il y trouva de nouveaux ordres par lesquels il lui était prescrit d'attendre dans cette colonie l'arrivée d'une escadre du roi, et d'envoyer en France un officier en état de rendre compte de la situation où il avait laissé les colonies orientales. Ces ordres jetèrent La Bourdonnais dans un embarras extrême. Il savait qu'il avait été calomnié à la Cour, et il était important pour lui qu'il se rendît au plus tôt en France. Ses vaisseaux étaient en sûreté, l'escadre à laquelle ils devaient se joindre était commandée par un officier d'un grade supérieur au sien ; il n'y serait que dans un rang subalterne ; il crut donc devoir prendre sur lui de retourner immédiatement en Europe. Le gouverneur et l'intendant de la Martinique, auxquels il fit part de ses motifs, l'affermirent dans sa résolution. Alors il frète une barque avec laquelle il se rend à Saint-Eustache, où il s'embarque sur un bâtiment hollandais destiné pour la France. A cette époque la guerre

venait d'être déclarée entre la France et la Hollande; le capitaine, instruit de cette circonstance, se détermine à relâcher à Falmouth. Comme le retour de La Bourdonnais en Europe avait été annoncé en Angleterre dès avant son départ de Saint-Eustache, on examine avec soin tous les passagers du bâtiment hollandais; La Bourdonnais est reconnu, et on lui déclare qu'il est prisonnier de guerre. Conduit à Londres, il y est accueilli avec distinction par la Cour et par les directeurs de la Compagnie des Indes, qui, plus justes envers lui que ses compatriotes, ne lui imputaient pas la violation de la capitulation de Madras, dont ils rendaient seuls responsables Dupleix et les membres du conseil de Pondichéry. L'un d'eux s'offrit même de le cautionner de toute sa fortune, pour lui obtenir la permission de passer en France; le gouvernement anglais n'exigea de lui que sa parole d'honneur.

Pendant son séjour en Angleterre, ses amis lui firent connaître que des ordres étaient donnés pour l'arrêter à son arrivée, et lui conseillaient d'attendre, loin du danger, l'effet des moyens qu'il pourrait employer pour confondre ses ennemis; mais ces avis ne firent que hâter son retour. En effet, trois jours après son arrivée, dans la nuit du 1er au 2 mars 1748, il fut arrêté et conduit à la Bastille, en vertu d'une lettre de cachet. Le héros de l'Inde, le fondateur d'une colonie florissante, le vainqueur de Madras, y fut traité avec la plus odieuse barbarie. Pendant vingt-six mois on lui interdit toute communication, même avec sa femme et ses enfants; on le priva de livres, de plumes, d'encre et de papier, et enfin de tous les moyens de se justifier. Ce ne fut que par un effort de patience et d'industrie qu'il parvint à tromper ses persécuteurs. Un sou, aiguisé sur le pavé de son cachot, lui servit de canif pour tailler, en forme de plume, des bran-

ches de buis qui lui avaient été distribuées aux fêtes de Pâques', comme aux autres prisonniers. Il suppléa au papier par des mouchoirs blancs empesés dans le bouillon de riz; il fabriqua de l'encre avec de l'eau et de la paille brûlée. Il lui fallait surtout des couleurs pour tracer le plan et la carte de Madras : il composa du jaune avec du café et du vert avec des liards chargés de vert de gris. Ainsi muni des objets qui lui étaient nécessaires, il dressa, de souvenir, le plan de sa conquête, écrivit son mémoire justificatif, et prouva, jusqu'à l'évidence, la fausseté de la déposition du soldat qui prétendait qu'étant en faction sur les remparts, il avait vu des embarcations portant à bord du vaisseau de La Bourdonnais des sacs d'argent et une grande quantité d'objets précieux.

Mais ce qui était plus difficile encore, c'était de soustraire ce mémoire aux perquisitions de ses geôliers, et de le faire parvenir à la commission chargée d'examiner les accusations dirigées contre lui. Il surmonta heureusement ces difficultés, et cette commission, ne pouvant se refuser à l'évidence de ses démonstrations, voulut bien, par une décision du 5 mai 1750, *permettre au sieur La Bourdonnais de communiquer avec un conseil*..... Les persécutions les plus violentes ne parvinrent jamais à abattre son courage ni à enchaîner sa franchise, même dans sa prison. Parmi le grand nombre d'accusateurs suscités contre lui, un directeur de la Compagnie crut lui faire une objection sans réponse en lui demandant comment il avait si bien fait ses affaires dans les colonies, et si mal celles de la Compagnie. « C'est, lui répondit La Bourdonnais, que j'ai toujours fait mes affaires « d'après mes lumières, et celles de la Compagnie d'après « ses instructions. » Le jugement définitif ne fut prononcé que l'année suivante; son innocence fut reconnue

et proclamée, et après trois années de la plus dure et de la plus injuste captivité, il fut enfin rendu à sa famille, mais non à son pays. Il était désormais hors d'état de le servir, une cruelle paralysie, suite de sa longue détention, ayant entièrement détruit sa santé.

En sortant de la Bastille, il trouva sa fortune entièrement dissipée, et cet homme naguère possesseur d'une fortune de deux millions six cent mille livres, fruit de quarante ans de travaux, se vit, ainsi que sa femme et ses enfants, réduit en quelque sorte à l'indigence. Son existence, pendant le peu d'années qu'il vécut encore, ne fut qu'une lente et douloureuse agonie, et il succomba à ses maux le 9 septembre 1753.

En 1774, le gouvernement accorda une pension de deux mille quatre cents livres à la veuve de La Bourdonnais, « mort, suivant les propres expressions du brevet, sans « avoir reçu aucune récompense ni aucun dédommage« ment pour tant de persécutions et tant de services. » Quelques années après, les habitants de l'Ile-de-France décernèrent, de leur propre mouvement, à madame la marquise de Montlezun-Pardiac, fille de La Bourdonnais, une pension de trois mille livres, en mémoire des services qu'ils avaient reçus de son père.

Joseph Dupleix, rival de gloire et de fortune de La Bourdonnais dans l'Inde, et le plus cruel de ses persécuteurs, mourut à Paris en 1763, après avoir, par un juste châtiment de la Providence, éprouvé, pendant les dernières années de sa vie, une destinée semblable à celle de sa victime.





ED. PELLEW, Vicomte EXMOUTH.

Édouard était le second des fils de [illegible]
Sa famille tirait son origine de la Bretagne; [illegible] graphe primitive de son nom était [illegible] [illegible] il entra dans le service [illegible] [illegible] mousse sur la [illegible] il passa [illegible] même qualité, sur l'*Alarme* [illegible] [illegible] naufrage sur les côtes de [illegible] revint en Angleterre.

En 1771, il fut fait midshipman [illegible] frégate *la Blonde*, que commandait le [illegible]



PELLEW

(EDOUARD, LORD VICOMTE EXMOUTH),

VICE-AMIRAL, PAIR D'ANGLETERRE, COMMANDEUR DE L'ORDRE DU BAIN,

Né à Douvres le 19 avril 1757, mort le 23 janvier 1830.

Edouard était le second des fils de Samuel Pellew. Sa famille tirait son origine de la Normandie, et l'orthographe primitive de son nom était Pelleu. Dès l'âge de treize ans il entra dans la marine, et fut embarqué comme mousse sur *la Junon*. Il passa ensuite, en la même qualité, sur *l'Alarme;* mais cette frégate ayant fait naufrage sur les côtes de Marseille, le jeune Pellew revint en Angleterre.

En 1775, il fut fait midshipman et embarqué sur la frégate *la Blonde*, que commandait le capitaine Pownol. Lors de la guerre avec l'Amérique septentrionale, Pellew reçut l'ordre de passer sur la goëlette *le Carleton,* destinée à croiser sur le lac Champlain, et lorsque le lieutenant Dacres, qui commandait ce bâtiment, fut forcé de le quitter, à la suite d'une blessure grave reçue en combattant contre les Indépendants, Pellew en eut le commandement provisoire. Revenu à Londres à la fin de l'année 1777, porteur des dépêches du général Burgoyne et muni des recommandations de cet officier général, il

fut nommé lieutenant, et s'embarqua, en 1799, en cette qualité sur *la Licorne*, qui se rendait à la station de Terre-Neuve.

Vers la fin de cette année, le capitaine Pownol, qui avait conçu une vive affection pour Pellew, lui proposa de passer avec lui sur la frégate *l'Apollon*, et il débarqua même un de ses officiers pour lui donner le rang de premier lieutenant. Mais Pellew ne devait pas jouir longtemps de l'amitié que lui témoignait le capitaine Pownol. Au mois de juin 1780, la frégate *l'Apollon*, étant en croisière dans la mer du Nord, reçut l'ordre du commandant de la division dont elle faisait partie de donner la chasse à un cutter qui était en vue. Cette chasse dura quelques heures, et *l'Apollon* était sur le point de l'atteindre, lorsqu'elle découvrit une frégate française sous le vent à elle. Alors, abandonnant le cutter, elle se mit à la poursuite de cet ennemi plus digne d'elle. L'ayant bientôt joint, le combat s'engagea entre ces deux frégates. Il durait depuis environ une heure, lorsque le capitaine Pownol fut frappé d'un boulet qui lui traversa le corps. Se sentant blessé mortellement, il n'eut que la force de dire à son jeune ami : « Je suis sûr que vous ne rendrez pas le bâtiment de Sa Majesté, » et il expira. En effet, le combat continua encore pendant environ une heure, et la frégate française, désemparée et démâtée, fut contrainte de se jeter à la côte, près d'Ostende. Dans cet engagement *l'Apollon* eut, outre son capitaine, cinq hommes tués et vingt blessés.

A la suite de ce combat, et comme récompense de la bravoure qu'il y avait déployée, Pellew fut fait *Commander*, et nommé au commandement de la corvette *le Hasard*, avec laquelle il alla stationner sur la côte orientale d'Écosse. Ce bâtiment ayant été désarmé au mois de jan-

vier 1781, Pellew prit le commandement du *Pélican*, goëlette de douze canons. Avec ce bâtiment il s'empara d'un corsaire français de sa force, et il alla ensuite canonner, dans la rade de l'île de Bas, un brick et un lougre qui y étaient mouillés, et qui ne durent leur salut qu'à la protection des forts sous lesquels ils se réfugièrent. Ce nouveau fait d'armes lui valut le grade de *post-captain* et le commandement du brick *le Suffolk*.

Au mois de juin 1782, en l'absence du capitaine Macbride, Pellew prit le commandement de la frégate *l'Artois*, de quarante canons, avec laquelle il alla croiser dans l'Océan, où il s'empara du corsaire français *le Prince de Rovigo*, de vingt-deux canons.

Pellew profita des loisirs que lui laissait la paix, qui eut lieu en 1783, pour se marier, et il alla s'établir au village de Hushing, près Falmouth, où résidait sa famille. Il y était depuis plusieurs années, jouissant du repos le plus absolu, lorsqu'en 1786 il fut appelé au commandement de la frégate *le Winchelsea*, destinée à la station de Terre-Neuve. Au désarmement de ce bâtiment, en 1789, Pellew passa, comme capitaine de pavillon, sur *le Salisbury*, de cinquante canons, que montait l'amiral Millebanke, commandant la station de Terre-Neuve, commandement qu'il conserva jusqu'en 1795. En quittant ce bâtiment, il se rendit à Hushing et entreprit de se faire cultivateur; mais s'apercevant bientôt que ce métier n'était pas celui auquel il était le plus propre, il y renonça. Sur ces entrefaites on lui fit des propositions pour entrer dans la marine russe. Peu disposé à les accepter, il crut cependant devoir consulter son frère aîné, qui l'affermit dans sa résolution, et quoique les offres qui lui étaient faites fussent brillantes et honorables, il les refusa.

Lorsqu'en 1793 la France déclara la guerre à l'Angleterre, cette puissance fut, en quelque sorte, prise au dépourvu; sa marine était depuis dix ans sur le pied de paix, et elle ne présentait pas un effectif de plus de seize mille marins. L'amirauté ordonna aussitôt une levée de soixante mille hommes. Pellew, nommé au commandement de *la Nymphe*, éprouvait beaucoup de difficultés pour former son équipage; il était déjà presque entièrement armé au matériel, qu'à peine avait-il pu réunir cinquante marins. Dans cette perplexité, il écrivit à son frère, à Falmouth, pour le prier de lui procurer des matelots, et, à défaut, de lui envoyer des mineurs de Cornouailles. Pellew pensait que ces hommes, habitués à l'emploi des cordages, familiers avec l'usage de la poudre, et d'ailleurs soumis, dans les mines de ce comté, à un ordre et à une discipline sévères, seraient plus propres qu'aucuns autres à devenir en peu de temps de bons marins. Son frère lui en procura quatre-vingts qui rejoignirent la frégate à Spithead. Avec ce secours et ce qu'il avait pu se procurer de marins de son côté, il se rendit à Falmouth, où il acheva, quoique avec de grandes difficultés, de compléter son équipage.

La Nymphe appareilla de ce port le 18 juin 1793 pour aller croiser dans la Manche. Le lendemain, au jour, elle eut connaissance d'une frégate dans le S.-O., à quelques milles à l'ouest de Hartpoint. Aux signaux qui lui furent faits on la reconnut pour française. Toutes deux manœuvrèrent pour se rapprocher, et, six heures après, elles se trouvaient à environ trois portées de canon. L'œil exercé du capitaine Pellew lui avait fait reconnaître, à l'habileté et à la précision des manœuvres de la frégate ennemie, que son équipage était plus exercé que celui de *la Nymphe*, qui se composait en grande partie

d'hommes qui n'étaient pas marins et qui n'avaient jamais vu tirer un coup de canon. En conséquence, pour égaliser les chances du combat, il résolut de ne le livrer que bord à bord. En effet, l'action ne commença qu'à demi-portée de canon. Elle durait depuis trois quarts d'heure avec acharnement, lorsque le mât d'artimon de le frégate française tomba, et bientôt après la roue de son gouvernail fut brisée. Mise ainsi hors d'état de manœuvrer, elle vint en travers sur *la Nymphe*, et son mât de beaupré s'engagea dans ses grands porte-haubans. Pellew, croyant que l'intention du capitaine français était de l'aborder, résolut aussitôt de le prévenir, et, appelant les hommes désignés pour l'abordage, il leur ordonna de sauter à bord de la frégate ennemie. Cette manœuvre s'exécuta si promptement et si habilement, qu'en moins d'une demi-heure cette frégate était réduite et son pavillon amené. C'était *la Cléopâtre*, de quarante canons; le capitaine Mullon, qui la commandait, avait été tué dès le commencement de l'action. *La Nymphe*, sur un effectif de deux cent quarante hommes, en avait eu vingt-trois tués et vingt-sept blessés. *La Cléopâtre* comptait soixante-trois hommes tués ou blessés. Le lendemain le capitaine Pellew rentra à Portsmouth avec sa prise. Le capitaine Mullon y fut inhumé avec les honneurs dus à son grade, et sir Edouard Pellew s'empressa de renvoyer à la veuve de cet officier tout ce qui lui appartenait, en y joignant une lettre de condoléance qui contenait les plus grands éloges sur sa bravoure. Ayant cru remarquer dans la réponse de cette dame que la perte de son mari la mettait dans une position voisine de l'indigence, il lui fit passer une somme d'argent proportionnée à ses moyens, en lui exprimant ses regrets qu'elle ne fût pas plus considerable. A l'occasion de ce

combat, lord Howe écrivait au capitaine Pellew : « Je « n'ai jamais douté que vous prissiez une frégate fran- « çaise, mais la manière dont vous l'avez fait établira un « exemple pour la guerre. » Présenté au roi et à la reine par le comte Chatam, premier lord de l'amirauté, il en fut accueilli avec la plus grande distinction. Le roi le fit chevalier, et son frère, qui était second sur *la Nymphe*, fut nommé *post-captain*.

Au mois d'avril 1794, *l'Aréthuse*, que commandait Pellew, fut désignée pour faire partie d'une division aux ordres du commodore sir John Warren. Cette division, qui se composait de quatre frégates, appareilla de Portsmouth pour aller croiser sur les côtes de France. Le 23, au point du jour, elle eut connaissance d'une division française, forte de trois frégates et une corvette, faisant route au N.-O. La division anglaise, qui avait l'avantage du vent, manœuvra pour couper le chemin de la côte à la division ennemie, et bientôt toutes deux se trouvèrent en présence. Dans l'engagement qui eut lieu, *l'Aréthuse* parvint à s'emparer de *la Pomone;* sir Richard Strachan, sur *le Mélampus,* fit amener *l'Engageante,* frégate commandante, et la corvette *la Babet*, tomba au pouvoir de *la Flore;* en sorte que, de la division française, *la Résolue* seule échappa.

Sir John Warren rentra immédiatement à Portsmouth avec ses trois prises, et quelques jours après il fut décoré du cordon rouge. Reconnaissant de l'assistance que lui avait donnée le capitaine Pellew dans cette circonstance, il lui disait souvent qu'il avait grandement contribué à lui attacher ce cordon sur l'épaule.

Dans une nouvelle sortie que fit la même division de frégates au mois d'août suivant, elle força de se jeter à la côte, dans la baie d'Audierne, la frégate *la Volontaire*,

ainsi que les corvettes *l'Espion* et *l'Alerte*. Les succès obtenus par cette division de frégates engagèrent l'amirauté à en augmenter le nombre; elles furent portées à huit, et le commandement de la seconde division fut confié à sir Édouard Pellew, qui fut en même temps élevé au grade de *Commodore*. Le 21 octobre 1794, il sortit de Portsmouth sur *l'Aréthuse*, accompagné de *l'Artois*, de *la Galatée* et du *Diamond*, que commandait le capitaine Sidney-Smith. Arrivée à la hauteur d'Ouessant, cette division eut connaissance d'une frégate française à laquelle elle donna la chasse. *L'Artois*, qui l'atteignit la première, engagea le combat avec elle et fut bientôt joint par *le Diamond;* mais le capitaine Sidney-Smith, par ce sentiment chevaleresque qui le distingue éminemment, ne permit pas qu'il fût tiré un seul coup de canon de sa frégate, voulant laisser à *l'Artois* tout l'honneur de cette capture qui, en effet, eut lieu quelques moments après. Cette frégate était *la Révolutionnaire*, de quarante canons.

En 1795, le commodore Pellew passa du commandement de *l'Aréthuse* à celui de *l'Indéfatigable*. C'était un des trois vaisseaux de soixante-quatre qu'on avait récemment rasés pour en faire de grandes frégates. L'essai qui eut lieu de ces sortes de bâtiments ayant prouvé qu'ils étaient d'une marche inférieure et très difficiles à manœuvrer, sir Édouard, qui avait reconnu les causes de ces défauts, demanda l'autorisation de réduire la mâture du sien, ainsi que son gréement, en proportion de la diminution de sa coque; mais il éprouva un refus de la part du contrôleur de la marine, qui rejeta sur le mauvais arrimage de *l'Indéfatigable* la cause de l'infériorité de sa marche. Le commodore, quoique convaincu que ce motif n'était pas réel, apporta tous ses soins à

satisfaire les désirs du contrôleur à cet égard; on refit plusieurs fois l'arrimage dans divers sens, mais comme le bâtiment n'en acquit pas plus de qualités, sir Edouard, désespérant de vaincre les obstacles qu'on lui opposait, donna la démission de son commandement, par le motif qu'il ne voulait pas s'exposer à compromettre sa réputation en naviguant avec un aussi mauvais bâtiment. L'amirauté alors fit faire une enquête à ce sujet, et il en résulta que le commodore Pellew fut autorisé à faire à *l'Indéfatigable* tous les changements qu'il jugerait nécessaires. La mâture fut diminuée, la voilure et le gréement subirent les changements et les modifications qu'il indiqua, et ce bâtiment devint un des meilleurs de la marine anglaise, tant par la supériorité de sa marche que par sa manière de se comporter à la mer.

Entre les qualités éminentes par lesquelles sir Édouard se faisait distinguer, on citait surtout son humanité et son zèle pour le salut de tous ceux qui se trouvaient exposés à quelque danger. Un jour, à bord de la frégate *la Winchelsea*, mouillée en rade de Terre-Neuve, il se disposait à se rendre à terre pour aller dîner chez le gouverneur; l'équipage se baignait le long du bord. Sir Édouard, monté sur le pont en attendant que son canot fût prêt, s'amusait à regarder les espiégleries que se faisaient entre eux ses marins, lorsqu'il aperçut un jeune *midshipman* qui, se préparant aussi à se baigner, hésitait à se jeter à l'eau. S'avançant alors derrière lui, il le pousse et lui fait faire un plongeon la tête la première. Malheureusement ce jeune homme ne savait pas nager, et étourdi qu'il était sans doute de sa chute, il tarda quelques minutes à reparaître sur l'eau. Sir Édouard, n'écoutant en ce moment que son humanité, se précipite à la mer, malgré sa tenue, et le ramène à

bord, en lui exprimant tous ses regrets de l'avoir exposé au danger de se noyer. Une autre fois, pendant la même campagne, *la Winchelsea* étant sous voiles par un beau temps, un mousse qui jouait avec un de ses camarades dans les grands porte-haubans se laissa tomber à la mer. L'équipage était en ce moment à dîner dans la batterie, et il n'y avait que quelques officiers sur le pont. Sir Édouard ordonne de loffer, et se suspendant le long de la frégate avec un cordage à la main, il le jette à l'enfant qui, l'ayant attrapé, fut ramené à bord par son capitaine sans que personne s'en aperçût.

Mais le trait que nous allons citer surpasse de beaucoup les deux autres. Au mois de janvier 1796, le navire *le Dutton*, appartenant à la Compagnie des Indes, faisait route pour les Antilles, où il allait porter une partie du régiment de la reine. Il tenait la mer depuis près de deux mois et avait à bord environ six cents personnes, hommes, femmes et enfants. Forcé par le mauvais temps de relâcher à Plymouth, il manœuvrait pour s'y rendre; mais la bouée indiquant l'extrémité du récif qui existe à l'entrée du port ayant été enlevée par la mer, ce bâtiment toucha et son gouvernail fut démonté. Mis par cet événement dans l'impossibilité de gouverner, il abattit et alla s'échouer sous la citadelle, présentant le travers à la lame. Quelques moments après il démâta de ses trois mâts.

Ce jour-là, sir Édouard se rendait de Plymouth à la campagne avec sa femme, pour aller dîner chez un ami. Arrivé sur le port et voyant une grande quantité de monde rassemblée, il s'informe, et apprend qu'un navire chargé de passagers vient de s'échouer à la côte. Aussitôt il s'élance de sa voiture et court au lieu du naufrage. En y arrivant, il voit plusieurs des officiers du

bâtiment naufragé qui étaient parvenus à gagner la terre; le capitaine était de ce nombre. Sir Édouard va à eux et leur représente l'infamie de leur conduite, d'abandonner ainsi à eux-mêmes, et sans direction, des malheureux qui vont périr; mais ses observations sont vaines et il ne peut obtenir d'eux qu'ils retournent à leur bord. « Eh bien! dit-il, j'irai moi-même. » Saisissant alors le bout du filin au moyen duquel ces officiers étaient parvenus à se sauver, il l'amarre autour de son corps et se fait ainsi hâler à bord malgré le ressac. Atteint par la mâture qui flottait, il reçut une forte contusion dans le dos; mais après des efforts inouïs, il parvint enfin à gagner le bâtiment. En y arrivant il se nomme, et prend immédiatement le commandement. Son nom, bien connu, rassure l'équipage ainsi que les passagers, qui l'entourent en poussant des cris de joie. « Mes amis, « leur dit-il, je viens vous sauver, mais jurez-moi de « m'obéir dans tout ce que je vous commanderai. » Des acclamations unanimes couvrirent sa voix et tous se préparèrent à exécuter ses ordres. Aussitôt une drôme est formée et l'on met dessus un certain nombre de passagers. Pendant ce temps quelques canots parviennent à accoster le bâtiment et l'on y embarque des hommes qu'ils conduisent à terre. Un cutter y arrive aussi; on y transporte les malades, ainsi que les femmes et les enfants, qu'il conduit dans le port. Enfin, après six heures de travaux et de peines infinies, l'équipage et les passagers étant tous débarqués, sir Édouard quitta *le Dutton* avec la dernière embarcation. Le lendemain, ce bâtiment était entièrement submergé. Voici en quels termes il rendait compte de cet événement au vice-amiral Onslow, qui commandait alors à Plymouth. « Mon cher Monsieur, « un heureux hasard m'a offert l'occasion de me rendre

« utile aux malheureux du *Dutton*, et j'ai un vif plaisir « à vous dire que tout le monde a été débarqué avant « que j'aie quitté le navire. Si je n'étais blessé à la jambe « et tout couvert de meurtrissures qui me forcent à gar- « der le lit, je me serais rendu chez vous, mais j'espère « que ce me sera une excuse suffisante.

« Je suis avec respect, etc., etc.,

« Éd. Pellew. »

Il était impossible d'allier plus de modestie à plus de bravoure et d'héroïsme.

Toutefois, la belle conduite de sir Édouard ne resta pas sans récompense; la corporation de Plymouth lui accorda le droit de cité, le commerce de Liverpool lui fit hommage d'un service de table en argent, d'un très grand prix. Quelques jours après il fut créé baronnet sous le nom d'Édouard Pellew de Treverry, et il fut autorisé à ajouter à ses armes une couronne civique, un navire échoué pour cimier, et la devise *Deo adjuvante, fortuna sequatur*. Cette devise, si modeste, avait obtenu la préférence de sa part sur un grand nombre d'autres plus louangeuses qui lui avaient été offertes.

Au mois de mars de la même année, *l'Indéfatigable* appareilla de Plymouth, ayant sous ses ordres les frégates *la Révolutionnaire*, *l'Argo*, vaisseau rasé de soixante-quatre, *l'Amazone* et *la Concorde*. Le 21, cette division donna la chasse à trois corvettes françaises, dont une fut brûlée, après avoir été forcée de se jeter à la côte. Le 13 avril suivant, elle eut connaissance d'une frégate que *la Révolutionnaire* eut ordre de chasser. Elle la joignit vers minuit, et le combat s'engagea entre elles. Pendant ce temps la division s'approchait; mais au

moment où elle allait ouvrir son feu sur la frégate française, celle-ci amena pour *la Révolutionnaire*. C'était *l'Unité*, de trente-huit canons, qui se rendait de Lorient à Rochefort. Sir Edouard apprenant que madame Lelarge, femme du contre-amiral commandant d'armes de ce dernier port, était embarquée sur ce bâtiment avec sa famille, la renvoya à Brest sur un bâtiment neutre qu'il rencontra, en lui faisant dire qu'il ne faisait pas la guerre aux dames. Il permit également qu'un des fils de cet officier général, embarqué comme officier sur *l'Unité*, accompagnât sa mère, toutefois après lui avoir fait donner sa parole d'honneur de ne pas servir avant d'avoir été échangé.

Dans la matinée du 20 avril 1796, la division de sir Édouard, étant en panne sous le cap Lézard, eut connaissance d'un grand bâtiment qui venait du large et qui vira de bord aussitôt qu'il l'eut aperçue. *L'Argo* et *la Révolutionnaire* reçurent l'ordre de se rendre en Angleterre avec la frégate française capturée, et les autres bâtiments reçurent celui de chasser en forçant de voiles. Les vents venaient de terre et il faisait clair de lune. Vers le soir *la Concorde* et *l'Amazone* étaient hors de vue, mais *l'Indéfatigable* gagnait sensiblement le bâtiment chassé, lequel, manœuvré avec une habileté peu commune, faisait tous ses efforts pour échapper. Toute la journée s'était passée en manœuvres de part et d'autre; mais *l'Indéfatigable*, ayant conservé sa supériorité de marche, parvint enfin à arriver à portée de canon de la frégate ennemie, et vers minuit le combat devint inévitable. Ces deux bâtiments avaient parcouru une distance de cent soixante-huit milles dans l'espace de quinze heures. Les premiers coups furent tirés par la frégate française; mais bientôt *l'Indéfati-*

gable vint la ranger vergue à vergue, et alors commença un engagement des plus terribles. Dès les premières volées de la frégate ennemie *l'Indéfatigable* fut démâté de son mât de perroquet de fougue, qui, ayant été coupé au-dessus de la hune, tomba sur l'avant, et désempara la grande vergue, dont les débris se répandirent sur le casse-tête juste à l'endroit où se trouvait sir Édouard, qui courut en ce moment le plus grand danger.

Le combat durait déjà depuis sept quarts d'heure lorsque la frégate française perdit son mât d'artimon et son grand mât de hune. Comme les deux bâtiments couraient sous toutes voiles, *l'Indéfatigable* qui, en raison du mauvais état où se trouvaient ses manœuvres courantes, ne pouvait diminuer de voiles, dépassa la frégate ennemie. Celle-ci alors essaya de profiter de cette position pour lui passer à poupe et lui envoyer sa volée, mais elle ne put y réussir.

Pendant que *l'Indéfatigable* s'occupait à réparer ses avaries afin de pouvoir revirer de bord, *l'Amazone* et *la Concorde* arrivèrent sur le champ de bataille, et se disposèrent à prendre part au combat. A leur approche, la frégate française tira un coup de canon sous le vent et amena son fanal. *L'Indéfatigable*, pour qui elle avait amené, envoya son canot pour l'amariner. C'était *la Virginie,* frégate de quarante canons, que commandait le capitaine de vaisseau Bergeret[1].

Cette frégate, qui venait de soutenir un combat si honorable contre un bâtiment aussi supérieur en forces que l'était *l'Indéfatigable*, avait en ce moment quatre pieds d'eau dans sa cale, son seul mât de misaine lui restait, quoique criblé de boulets, les canons de ses

(1) Aujourd'hui vice-amiral.

gaillards étaient entièrement démontés, et quarante hommes de son équipage avaient été tués ou blessés.

Au mois de novembre de la même année, sir Edouard fut chargé, avec sa division de frégates, de surveiller les mouvements de l'armée navale réunie alors dans la rade de Brest, sous le commandement de l'amiral Morard de Galles. Sachant quels intérêts majeurs étaient attachés à la surveillance de cette armée, il ne la perdit de vue ni le jour ni la nuit, et malgré les coups de vent successifs qu'il éprouva et le froid rigoureux qui régnait, il ne quitta pas un moment son poste. Lorsque enfin la flotte française appareilla, il la suivit d'aussi près que possible, et quand il se fut assuré de la direction qu'elle avait prise, il se dirigea sur Falmouth, où, à son arrivée, il se hâta de rendre compte de ses observations à l'amiral qui y commandait.

Sir Edouard reprit la mer dans les premiers jours du mois de janvier 1797. Sa division se composait de *l'Indéfatigable*, qu'il montait, et de trois autres frégates. Le 13, se trouvant à environ vingt-cinq lieues des côtes de France, il eut connaissance d'un bâtiment sous le vent à lui. Une brume épaisse qui régnait l'empêcha d'abord de le distinguer, mais dans une éclaircie il reconnut que c'était un vaisseau de soixante-quatorze, et il manœuvra pour l'approcher. En ce moment il n'avait auprès de lui que la frégate *l'Amazone*. Il était alors une heure après midi; les vents régnaient de la partie de l'ouest, bon frais, et la mer était très grosse. La chasse continua pendant quelque temps, et ce ne fut que vers cinq heures que *l'Indéfatigable*, étant parvenu par le travers du vaisseau français (*les Droits de l'Homme*), lui envoya sa volée, à laquelle celui-ci riposta par la sienne, soutenue d'un feu nourri de mous-

queterie; car sir Edouard apprit depuis que ce vaisseau, qui faisait partie de l'expédition dirigée contre l'Irlande, avait à son bord un grand nombre de troupes passagères.

L'engagement entre *l'Indéfatigable* et le vaisseau français durait déjà depuis deux heures lorsque *l'Amazone* vint y prendre part, en lui envoyant sa volée. Le feu continua ainsi de part et d'autre jusqu'à sept heures et demie du soir, moment où *l'Indéfatigable* et *l'Amazone* se virent obligés de cesser le combat pour réparer leurs avaries. Quelques heures ayant suffi pour ces réparations, ils se rapprochèrent du vaisseau français et recommencèrent le combat, qui dura encore jusqu'à deux heures du matin. A ce moment on aperçut la terre à quelques encâblures, et l'on n'eut que le temps de virer de bord pour éviter la côte. Ainsi finit un engagement qui avait duré près de treize heures[1].

L'Indéfatigable parvint à gagner le large, mais *l'Amazone* fut moins heureuse; entraînée par les courants, et hors d'état de manœuvrer, en raison de ses avaries, elle se vit obligée de faire côte non loin du vaisseau *les Droits de l'Homme*, qui, démâté de tous ses mâts, était échoué.

Après ce combat, sir Edouard rentra à Falmouth pour réparer les avaries de *l'Indéfatigable*. Le séjour qu'il y fit fut de très courte durée, et d'après les ordres qu'il avait reçus il se disposait à aller reprendre sa croisière d'observation devant le port de Brest. Au moment d'appareiller, son premier lieutenant vint lui rendre compte que l'équipage mutiné refusait de virer au cabestan, et annonçait l'intention de ne mettre à la mer que lorsqu'il

(1) Voir, pour les détails de ce combat, l'article La Crosse.

aurait reçu la solde qui lui était due. Sir Édouard ne put d'abord croire à ce rapport, mais lorsque plusieurs officiers furent venus le lui confirmer : « Suivez-moi, » leur dit-il. Alors il monte sur le pont, et là, mettant l'épée à la main, il s'adresse à ses officiers en ces termes : « Messieurs, vous ne mourrez jamais plus glorieusement « qu'en réprimant une révolte; suivez mon exemple et « passez votre épée au travers du corps de quiconque « refusera d'obéir. » Cette harangue produisit un effet magique; l'équipage rentra aussitôt dans le devoir, et la frégate mit à la voile immédiatement. L'opinion de sir Édouard au sujet des révoltes qui, à cette époque, se renouvelaient fréquemment, était que tout bâtiment reconnu en état d'insurrection ouverte devait être traité comme ennemi, et qu'il fallait l'attaquer et le couler bas, même au milieu de la flotte.

Au commencement de l'année 1799, sir Édouard quitta le commandement de *l'Indéfatigable* pour prendre celui de *l'Impétueux*, de soixante-quatorze, l'un des plus beaux vaisseaux de la marine anglaise; toutefois, ce ne fut pas sans exprimer ses regrets d'échanger le commandement d'une frégate contre celui d'un vaisseau, avec lequel il craignait de trouver moins souvent l'occasion de se distinguer.

L'année suivante, *l'Impétueux* ayant été attaché à l'armée navale aux ordres du lord Saint-Vincent, il confia à sir Édouard le commandement d'une division de sept bâtiments, chargée de débarquer dans la baie de Quiberon les troupes commandées par le général Maitland[1].

(1) On sait quel fut le résultat de cette expédition, à propos de laquelle le ministre Pitt, essayant devant la chambre des communes de

Lorsqu'en 1801 *l'Impétueux* désarma à Falmouth, sir Édouard profita de cette circonstance pour prendre un repos que l'état de sa santé lui rendait nécessaire, et il se retira à Tréfusis, maison de plaisance située près de la petite ville de Flushing, qu'avait longtemps habitée son grand-père et qui appartenait alors à sir James Clinton. Là, au milieu de sa famille et de ses amis, il goûta les douceurs de la vie privée, jouissance qu'il n'avait pu se procurer depuis près de huit ans.

Aux élections générales de 1802, sir Édouard fut invité à siéger à la chambre des Communes, comme représentant de Barnstaple; il accepta, non sans difficulté, pensant que le poste d'un officier de marine était plutôt à bord d'un vaisseau que dans une assemblée de législateurs; aussi fut-il au comble de la joie, lorsqu'en 1803, les hostilités entre l'Angleterre et la France s'étant renouvelées, il se vit rappelé au service de la flotte.

Au mois de mars de la même année, sir Édouard, qui avait été fait Commodore en 1801, fut nommé au commandement du *Tonnant*, de quatre-vingts, avec lequel il rallia la flotte de la Manche. Quelques mois après il en fut détaché et chargé d'aller bloquer, au Ferrol, une escadre hollandaise qui, en se rendant dans l'Inde, avait relâché dans ce port. On mit à cet effet sous ses ordres les vaisseaux *le Mars* et *le Spartiate*, et une division française ayant rallié dans ce même port l'escadre hollandaise, celle sous le commandement du commodore Pellew fut successivement portée à huit vaisseaux. Sa mission était d'autant plus périlleuse que l'armée navale

pallier la honte, s'écriait : « Du moins le sang anglais n'y a pas coulé ! — « Non, sans doute, répliqua Sheridan, mais l'honneur anglais y a coulé « par tous les pores. »

de Brest pouvait à chaque instant se présenter devant le Ferrol et le mettre ainsi entre deux feux. Cependant, au moyen de l'extrême surveillance qu'il exerça, il sut maintenir le blocus de ce port et éviter d'y être surpris.

Vers le milieu de l'année 1803, sir Edouard Pellew fut élevé au grade de contre-amiral, et nommé au commandement en chef de la station des Indes-Orientales sur les côtes de Coromandel. Il arbora son pavillon sur *le Culloden*. Pendant les six années qu'il commanda dans ces parages, il accorda la plus grande protection au commerce, fit escorter les convois, surveilla et neutralisa les efforts des nombreux corsaires français qui troublaient la navigation sur ces côtes; en un mot, les services qu'il rendit aux négociants anglais furent tels, que le commerce de Bombay lui vota une adresse de remerciements. Rappelé en Angleterre en 1809, il rentra à Plymouth au mois d'avril, avec *le Culloden*, escortant un nombreux et riche convoi de bâtiments du commerce.

Au moment où sir Edouard arrivait en Angleterre, on terminait l'armement de la flotte destinée à agir contre l'escadre française réunie dans l'Escaut. Lord Moira, commandant l'armée expéditionnaire, qui était son ami, l'avait désigné pour la commander en chef; mais le choix de l'amirauté étant fixé, lord Mulgrave lui proposa comme dédommagement le commandement en second de la flotte de la Méditerranée, avec la promesse de remplacer sous peu l'amiral Collingwood, qui déjà plusieurs fois avait demandé son rappel, en raison du mauvais état de sa santé; mais sir Edouard, dont la modestie s'effrayait de succéder à un homme tel que Collingwood, déclina cette nomination. Toutefois, il ne resta pas longtemps sans emploi; car, au mois de mars 1810, il fut nommé

au commandement en chef des forces navales dans les mers du Nord, et il alla en prendre possession sur *le Christian VII.*

Il exerçait ce commandement depuis près d'un an, lorsqu'au printemps de 1811, il fut appelé à succéder à sir Charles Cotton dans le commandement de la flotte de la Méditerranée, chargée du blocus du port de Toulon. Il s'acquitta de cette mission avec sa persévérance ordinaire, et pendant les deux années qu'elle dura, il engagea plusieurs escarmouches avec l'armée navale française, qu'il désirait vivement amener à un combat décisif.

Lorsqu'en 1813 les généraux, ainsi que les amiraux anglais, furent élevés à la dignité de pairs, sir Edouard, qui était encore dans la Méditerranée, apprit par les journaux qu'il avait obtenu cette distinction sous le titre de baron d'Exmouth de Canongtein, propriété qu'il avait acquise dans le Devonshire. L'année suivante il fut crée chevalier du Bain, et peu de temps après Commandeur du même ordre.

Les hostilités entre l'Angleterre et la France s'étant renouvelées par suite du retour de Napoléon de l'île d'Elbe, lord Exmouth alla reprendre son commandement dans la Méditerranée, et il porta son pavillon sur *le Boyne.* Peu de temps après, le roi de Naples ayant réclamé le secours de l'Angleterre contre l'invasion de Murat dans ses Etats, lord Exmouth reçut l'ordre de s'y rendre avec une partie de ses forces, et il ne quitta Naples que lorsque les troupes autrichiennes en eurent pris possession.

En 1816, les principales puissances de l'Europe ayant pris la résolution d'abolir l'esclavage des chrétiens dans les Etats barbaresques, l'exécution de cette décision fut remise à l'Angleterre, et le choix de l'amirauté tomba sur

lord Exmouth, à qui un séjour assez long dans les Etats des diverses régences avait donné une grande connaissance des localités. On mit sous ses ordres une escadre composée de six vaisseaux de ligne, quatre frégates et deux bricks. Muni de ses instructions, lord Exmouth se présente devant Tunis au mois de mars 1816, et fait exposer au bey le motif de sa visite. Ce prince fit d'abord quelques difficultés, et demanda du temps pour examiner les propositions qui lui étaient faites. L'amiral accorda deux heures et se retira chez le consul pour attendre la réponse, menaçant de bombarder la ville si elle n'était pas satisfaisante. Ce délai n'était pas encore expiré, lorsqu'un envoyé du bey vint annoncer à lord Exmouth que le divan accédait à toutes ses demandes. Satisfait de l'issue de sa négociation, l'amiral fit voile immédiatement pour Tripoli, où ses démarches obtinrent le même résultat.

Huit jours après l'escadre anglaise mouillait devant Alger. Aussitôt son arrivée, lord Exmouth fit connaître au dey, par l'entremise du consul général d'Angleterre, l'objet de sa mission, en exigeant une réponse péremptoire sous deux heures. Le dey fut tellement irrité de ce message qu'il fit immédiatement mettre aux fers le consul général, et prescrivit l'arrestation de tous les sujets de la Grande-Bretagne qui se trouvaient dans ses Etats. Deux officiers supérieurs de l'escadre, qui étaient descendus à terre, furent assaillis et maltraités par la soldatesque, qui les conduisit en présence du dey, les mains liées sur le dos. Toutefois, ce prince les fit mettre en liberté, après leur avoir fait rendre leurs armes et tout ce qui leur avait été pris.

En apprenant ces excès, le premier mouvement de lord Exmouth fut d'attaquer la ville; mais, outre

que les vents ne le lui permettaient pas, il craignit d'outre-passer ses instructions, et il préféra tenter encore la voie des négociations. Après de nouveaux pourparlers, l'amiral parvint à ramener l'affaire à une sorte de conciliation; il convint avec le dey que la question de l'abolition de l'esclavage serait remise à la décision de la Porte-Ottomane, et, à cet effet, une frégate anglaise fut expédiée à Constantinople, conduisant un officier du gouvernement d'Alger chargé de cette mission. Quelques jours après, lord Exmouth appareilla pour Gibraltar, d'où il se rendit en Angleterre.

Sur ces entrefaites on apprit à Londres que le dey d'Alger venait de nouveau d'exercer de mauvais traitements envers des agents anglais à Bone et à Oran; des pêcheurs de corail, descendus à terre à Alger, y avaient été massacrés et leurs bateaux saisis. Le gouvernement alors, rejetant la médiation de la Porte-Ottomane consentie par lord Exmouth, ordonna l'armement d'une expédition plus considérable que la première, laquelle serait chargée d'aller tirer vengeance des insultes du dey. Une corvette, expédiée pour en donner avis au consul général d'Angleterre, mouilla à Alger le 7 août 1816. Ce consul fit aussitôt ses dispositions pour se soustraire, ainsi que sa famille, aux fureurs du dey, avant qu'il ne fût instruit du nouvel armement dirigé contre lui; il parvint à faire sortir d'Alger sa femme et sa fille déguisées en gardes-marines; mais pendant ce temps, le dey, informé par des capitaines du commerce des dispositions du gouvernement anglais à son égard, fit de nouveau saisir le consul qui n'avait pas eu le temps de fuir, et, l'ayant fait charger de fers, le jeta dans un cachot. Deux canots de la corvette anglaise, descendus à terre,

furent arrêtés, et leurs équipages, ainsi que quatre officiers, conduits en prison. A cette nouvelle, le capitaine de ce bâtiment appareilla pour aller à la rencontre de l'escadre anglaise.

Le 27 du même mois, lord Exmouth se présenta devant Alger. Les forces navales sous son commandement se composaient de deux vaisseaux à trois ponts, trois de soixante-quatorze à quatre-vingts, une frégate de soixante, six de quarante-quatre, cinq corvettes, cinq bombardes, quatre cutters et cinq avisos, outre cinq frégates et une corvette hollandaises qui s'étaient réunies à lui à Gibraltar; en tout trente-sept bâtiments de guerre. Une frégate portant pavillon parlementaire s'approcha du port; elle expédia un canot à terre avec un officier porteur d'une lettre du lord Exmouth au dey, par laquelle, en l'informant que le cabinet de Londres ayant rejeté la médiation de la Porte-Ottomane, le roi de la Grande-Bretagne exigeait :

1° L'abolition immédiate de l'esclavage des Européens dans les Etats de la régence;

2° Réparation éclatante des insultes faites aux sujets anglais, et indemnités des dommages qu'ils avaient éprouvés.

Le dey renvoya avec mépris la lettre que lui avait écrite lord Exmouth, en disant qu'il n'avait aucune réponse à y faire. Alors l'amiral, qui avait mis à profit le temps employé dans ces pourparlers pour disposer ses vaisseaux de manière à exécuter son plan d'attaque, fit avancer ses galiotes à bombes.

Les Algériens eussent pu contrarier ces dispositions, en ouvrant immédiatement le feu de leurs batteries sur les Anglais; mais le ministre de la marine s'y opposa, ne

voulant rien entreprendre avant l'arrivée du dey. Ce ne fut en effet qu'alors que les forts de la batterie du môle commencèrent à tirer.

La flotte anglaise répondit par un feu si vif et si bien nourri qu'en très peu de temps les batteries supérieures de la marine furent entièrement démontées, le vaisseau à trois ponts *la Reine Charlotte*[1], que montait lord Exmouth, placé à l'embouchure intérieure du port, les prenant à revers. La flotte algérienne, qu'il contenait, les forts de la Marine et les chantiers de construction, foudroyés par l'artillerie de ce vaisseau, restèrent bientôt sans défenseurs. L'amiral détacha alors des chaloupes munies de chemises soufrées qu'elles attachèrent à la frégate algérienne la plus proche de l'entrée du port. Le feu, excité par un vent frais, se communiqua bientôt à toute l'escadre; cinq frégates, quatre corvettes et trente chaloupes canonnières furent totalement embrasées dans l'espace de quelques heures. Vers minuit, deux frégates en feu, poussées par le vent d'ouest sur la flotte anglaise, obligèrent l'amiral de lui faire le signal de couper ses câbles, et elle alla mouiller de l'autre côté de la baie.

Toutefois, les succès obtenus par lord Exmouth sur le dey d'Alger furent chèrement achetés. Les batteries basses des Algériens, qui étaient casematées, n'avaient pu être démontées, et elles avaient constamment tonné sur la flotte combinée. Les deux vaisseaux à trois ponts,

(1) Ce vaisseau s'était approché si près du rivage que de ses gaillards on découvrait tout le môle et l'endroit appelé *la Murine*. Ces points étaient converts de plusieurs milliers de spectateurs qui paraissaient ne pas se douter du combat qui allait s'engager. Lord Exmouth, monté sur sa dunette, leur fit, à diverses reprises, signe de se retirer; mais ils n'en tinrent pas compte, et la première volée dut en faire périr un grand nombre.

et surtout le vaisseau amiral, un autre vaisseau de soixante-quatorze, ainsi que trois frégates, étaient extrêmement maltraités. Plusieurs autres bâtiments étaient plus ou moins endommagés. Huit cent quatre-vingt-trois hommes tués, et environ quinze cents blessés avaient considérablement diminué les équipages, qui étaient harassés de fatigues, à la suite d'un combat qui durait depuis plus de neuf heures consécutives, et pendant lequel la flotte combinée avait brûlé près de trente mille quintaux de poudre, et lancé sur le port et la ville d'Alger cinquante-deux mille boulets et environ mille bombes.

Le lendemain 28, des parlementaires algériens arrivèrent à bord de l'amiral anglais; ils étaient chargés par le dey de demander une suspension d'armes et la paix. Lord Exmouth y consentit, et il stipula avec le gouvernement d'Alger un traité de paix portant : 1° l'abolition absolue de l'esclavage des chrétiens; 2° la délivrance, sans rançon, des captifs de toutes les nations européennes; 3° la restitution immédiate des trois cent soixante-dix mille piastres fortes reçues un mois auparavant par le dey, pour rachat de trois cent soixante-dix esclaves napolitains; 4° enfin, l'affranchissement de tout tribut précédemment imposé au pavillon hollandais, lequel devait jouir désormais des avantages résultant des traités existant entre l'Angleterre et Alger.

En exécution de ce traité, douze cents esclaves chrétiens furent mis en liberté par le dey, et envoyés à bord de la flotte combinée. Lord Exmouth, en quittant Alger, fit connaître au dey qu'il devait se montrer reconnaissant de ce que le gouvernement anglais n'exigeait pas de lui le remboursement des frais de son expédition, qu'il estimait à environ cinq cent mille livres sterling.

A son retour en Angleterre, lord Exmouth fut fait vicomte. Les rois de Hollande, d'Espagne et de Sardaigne, lui conférèrent leurs ordres de chevalerie, et le pape lui envoya un camée d'une grande valeur. La ville de Londres lui fit don d'une épée enrichie de diamants. Les officiers de son escadre formèrent une souscription dont le produit, qui s'éleva à quatorze cents livres sterling, fut employé à l'achat d'une pièce de vaisselle d'argent représentant le môle d'Alger et ses fortifications. Lord Exmouth reçut les félicitations du Parlement sur l'heureuse issue de son expédition, et lord Castlereagh lui adressa celles de la chambre des Communes.

En 1817, lord Exmouth fut nommé au commandement du port et de l'arsenal de Plymouth, devenu vacant par la mort de sir John Duckwoorth. L'année suivante, il fut fait vice-amiral d'Angleterre, et le roi lui annonça cette nomination par une lettre de sa main.

Lord Exmouth, retiré à Teingmouth, au sein de sa famille, y vécut, honoré de la reconnaissance de son pays pour les services qu'il lui avait rendu, jusqu'en 1830, époque à laquelle il succomba à une maladie de langueur qui le minait depuis longtemps, emportant avec lui les regrets du corps auquel il appartenait et l'estime de tous ceux qui l'avaient connu.



TROMP. (Corneille)

TROMP

(CORNEILLE),

LIEUTENANT-AMIRAL-GÉNÉRAL DE HOLLANDE,

Né à Rotterdam le 9 septembre 1629, mort à Amsterdam le 29 mai 1691.

Destiné à suivre la même carrière que son père, l'éducation du jeune Corneille Tromp fut dirigée vers ce but, et tout annonça bientôt en lui les dispositions les plus propres à faire un grand homme de mer.

En effet, dès l'année 1650, et à peine âgé de vingt-un ans, le lieutenant-amiral de Witt le désigna pour commander un des bâtiments de l'escadre qu'il était chargé de conduire devant Maroc, pour demander satisfaction à l'empereur des pirateries exercées par ses corsaires sur le commerce hollandais.

En 1652, tandis que Martin Tromp acquérait de la gloire dans l'Océan, son fils Corneille se faisait remarquer par sa brillante conduite dans la Méditerranée. Il commandait un des vaisseaux de l'escadre de Van Galen, lors du combat que cet amiral livra aux Anglais devant Porto-Longone. Il prit à l'abordage le vaisseau *le Samson*, et il y fit passer tout l'équipage du sien, qui, ayant été fort maltraité, coula bas avant la fin du combat. Le grade

de contre-amiral fut la récompense de cette belle action.

Au mois de mars de l'année suivante, il trouva encore l'occasion de se signaler. Van Galen, sorti du Texel avec seize bâtiments de guerre et un brûlot, attaqua, devant Livourne, l'escadre anglaise commandée par les amiraux Appleton et Bodley, forte de quatorze vaisseaux. Corneille Tromp fit dans cette action des prodiges de valeur; il combattit successivement plusieurs des plus forts vaisseaux anglais, et il était parvenu à en faire amener un, lorsqu'au moment de l'amariner ce vaisseau, ayant été accosté par un brûlot hollandais, prit feu et sauta immédiatement; Tromp en sauva l'équipage. Dans cet engagement les Anglais perdirent six vaisseaux, un fut coulé bas, deux sautèrent, les trois autres tombèrent au pouvoir des Hollandais. L'amiral Van Galen, qui avait eu la jambe fracassée, mourut à Livourne des suites de cette blessure.

En 1656, les Etats-Généraux ayant appris que le roi de Suède, Charles-Gustave, faisait des armements, et craignant que la France et l'Angleterre ne les secondassent dans ses projets, ordonnèrent l'armement simultané de plusieurs escadres dans les ports de la Hollande. Wassenaer d'Obdam, Ruyter et Corneille Tromp furent désignés pour les commander; mais les négociations que les Etats ouvrirent en même temps ayant eu une heureuse issue, ces escadres ne mirent point à la mer. Tromp alors rentra au sein de sa famille, et ce ne fut qu'en 1662 qu'il reparut sur le théâtre des événements. A cette époque il fut chargé d'escorter avec quelques vaisseaux un nombreux convoi qui se rendait dans la Méditerranée. Les corsaires d'Alger ayant essayé de l'inquiéter dans sa marche, il en coula plusieurs et châtia rudement les autres. Mais bientôt de plus grands intérêts

réclamèrent les services de Tromp et toute son activité.

Vers la fin de l'année 1664, Charles II, oubliant ses obligations envers les Etats-Généraux qui l'avaient si puissamment aidé à remonter sur son trône, et trouvant dans la jalousie de sa nation contre les Hollandais de nombreuses ressources, autorisa secrètement divers actes d'hostilité contre leur commerce. Un convoi considérable de bâtiments marchands, venant de Bordeaux, sans escorte, fut attaqué par une escadre anglaise sortie de Portsmouth; environ cent trente bâtiments furent capturés en pleine paix et conduits dans les ports d'Angleterre. Les Etats-Généraux réclamèrent hautement contre cette agression, et ils sollicitèrent en même temps les secours de la France, en vertu du traité de garantie; mais Louis XIV, occupé alors de ses démêlés avec l'Espagne, n'accéda point à leur demande.

Enfin, le 22 février 1665, parut la déclaration de guerre du roi d'Angleterre aux Etats-Généraux, ayant pour motif les injures et les avanies faites à ses sujets par les Hollandais dans les Indes-Orientales et Ocidentales. Les hostilités commencèrent par la prise de trois frégates hollandaises. Le 8 mai suivant, le duc d'York se présenta devant le Texel avec une flotte de cent quatorze bâtiments de guerre; mais comme les Hollandais n'étaient pas encore sortis de leurs ports, elle ne put s'emparer que de quelques bâtiments du commerce qui revenaient de France.

Dans les premiers jours du mois de juin de la même année, la flotte hollandaise, forte de cent et quelques bâtiments, appareilla du Texel, et à peine fut-elle à la mer qu'elle captura environ trente bâtiments anglais faisant partie d'un convoi venant de Hambourg. A la nouvelle de cette prise, le duc d'York se rapprocha des côtes

de Hollande, et, le 14 juin, les deux armées se rencontrèrent. Celle des Etats était commandée en chef par l'amiral Wassenaer d'Obdam. Elle était divisée en cinq escadres, Tromp en commandait une. L'action commença avec le jour; quelques vaisseaux hollandais combattirent avec audace et résolution; ceux de Tromp étaient de ce nombre, mais beaucoup d'autres se tinrent constamment éloignés du champ de bataille. Le contre-amiral Cortenaar fut tué au commencement du combat, et, vers midi, le vaisseau que montait l'amiral Wassenaer, ayant pris feu, sauta au milieu des siens avec un fracas terrible. Cet événement porta le désordre dans l'armée hollandaise, et il fut le signal de sa fuite. Soixante vaisseaux rentrèrent au Texel, douze au Vlie, et treize à Wielingen et dans la Meuse; le reste fut pris ou brûlé par les Anglais. Dans ce combat les Hollandais avaient eu quatorze vaisseaux coulés ou brûlés, et dix-huit avaient été pris; les Anglais n'en avaient perdu qu'un seul.

Les Etats-Généraux apprirent la défaite de leur flotte avec le plus grand chagrin, craignant que ce début, en augmentant la confiance des Anglais, ne décourageât les marins hollandais. Des ordres furent donnés pour examiner la conduite des capitaines dans cette circonstance; trois furent condamnés à mort et fusillés, trois autres furent déclarés infâmes, et l'on brisa leurs épées; plusieurs furent destitués.

Cependant on se hâta de réparer la flotte, de remplacer les vaisseaux perdus, et bientôt elle se trouva en état de reprendre la mer. Les Etats hésitaient sur le choix du commandant en chef; Tromp était reconnu pour un grand homme de mer, mais il avait plus de bravoure que de conduite dans l'action. D'ailleurs son attachement pour la maison d'Orange, qui était alors dans les pro-

vinces le sujet des discordes civiles, semblaient devoir l'éloigner du commandement. Néanmoins il fut nommé lieutenant-amiral, mais on lui adjoignit trois plénipotentiaires qui furent chargés de l'aider de leurs avis, et de modérer ses pouvoirs.

Déjà Tromp était sur le point de mettre à la mer lorsque l'arrivée de Ruyter, qui revenait de la côte de Guinée avec de nombreuses prises faites sur les Anglais, changea tous les plans. Les Etats-Généraux s'empressèrent de lui offrir le commandement de la flotte avec le titre d'amiral-général de Hollande et de Westfrise. Tromp, offensé, refusa de servir sous ses ordres; le pensionnaire de Witte les réconcilia; ils s'embrassèrent, mais on verra plus tard que cette réconciliation n'était pas sincère de la part de Tromp.

La flotte dont Ruyter venait de prendre le commandement était une des plus belles et des plus nombreuses que les Etats eussent eues jusqu'alors. Elle se composait de quatre-vingt-treize vaisseaux ou frégates, de douze brûlots et de plusieurs flûtes, galiotes et autres bâtiments chargés de munitions. A peine avait-elle pris la mer qu'une violente tempête la dispersa, et ce ne fut qu'à force de manœuvres que les bâtiments qui la composaient parvinrent à rentrer dans les ports. Toutefois les Anglais s'emparèrent de six des vaisseaux du contre-amiral Van Ness, que la tempête avait séparés de l'armée.

Le 1er juin 1666, l'armée hollandaise, forte de près de cent bâtiments de guerre, sortit du Texel, et le 11, se trouvant à la hauteur des Dunes, elle eut connaissance de l'armée anglaise, commandée par le prince Rupert et le duc d'Albermarle, forte de soixante-dix-sept vaisseaux de tout rang. Tromp, qui commandait une des escadres sur *le Hollandia*, de quatre-vingt-deux canons, se

trouva le premier engagé avec l'escadre blanche. Après une heure du combat le plus opiniâtre, son vaisseau se trouva tellement désemparé qu'il se vit obligé de passer sur un autre. L'action, qui avait commencé à une heure, dura jusqu'à dix heures du soir, et l'avantage fut à peu près égal de part et d'autre.

Les deux flottes, après avoir passé la nuit à se réparer, recommencèrent le combat le lendemain ; mais, à la suite d'un feu très vif, le calme vint suspendre l'attaque et la défense. Vers onze heures, le vent s'étant élevé, les Hollandais r'engagèrent le combat. Ruyter allait donner le signal d'un abordage général, lorsqu'il entendit à sa gauche une vive canonnade, et il s'aperçut qu'une partie de son armée était en danger. Il s'y porta avec les vaisseaux qu'il avait près de lui, et, en effet, il trouva l'escadre de Tromp, et lui-même, entourée d'un grand nombre de vaisseaux anglais. Tromp se battait avec courage et intrépidité, mais sa valeur ne l'eût sans doute pas sauvé si Ruyter ne fût venu à son secours.

Le 13, à huit heures du matin, le combat recommença de nouveau, et, cette fois, avec un acharnement sans exemple. Trois fois les Hollandais rompirent et traversèrent la ligne anglaise. L'action durait depuis une heure et demie, lorsqu'enfin l'armée anglaise, entièrement désemparée, fit force de voiles pour rentrer dans ses ports. Ruyter se mit à sa poursuite ; mais la nuit, qui survint accompagnée d'une forte brume, le força de suspendre sa chasse dans la crainte de s'échouer sur les bancs. Alors la flotte hollandaise fit route pour Wielengen. Ruyter et Tromp acquirent beaucoup de gloire dans cette suite de combats ; ce dernier s'était vu obligé de changer trois fois de vaisseau.

Aussitôt que la flotte hollandaise fut rentrée dans le

port, on s'occupa de la réparer, et en moins de vingt jours elle se trouva en état de reprendre la mer. Le projet de Ruyter était d'entrer dans la Tamise et d'y attaquer les Anglais; mais aucun pilote-côtier ne voulut se charger d'y conduire ses vaisseaux. On résolut donc d'aller les attendre à la mer.

L'armée navale hollandaise, forte de quatre-vingt-huit bâtiments, tant vaisseaux que frégates, yachts et brûlots, appareilla le 1er août 1666. Evertsen était à l'avant-garde, Ruyter au corps de bataille, et Tromp à l'arrière-garde. Le 4, elle eut connaissance de l'armée anglaise, qui se composait de quatre-vingt-douze vaisseaux et vingt brûlots. Le duc d'Albermarle la commandait en chef. Vers midi l'action s'engagea. Ruyter attaqua l'escadre rouge que commandait le prince Robert, mais la brise était si faible qu'une partie seulement de ses vaisseaux put le seconder. Bientôt il se vit attaqué lui-même par plusieurs des plus forts vaisseaux de l'armée anglaise, et ce ne fut qu'à l'intrépidité avec laquelle il soutint leur feu qu'il dut de ne pas succomber. En peu de temps il démâta les vaisseaux que montaient le prince Robert et le duc d'Albermarle, et les força à quitter le champ de bataille pour se réparer. Tromp, qui était au vent, aurait pu et dû venir au secours de Ruyter, comme celui-ci l'avait naguère fait pour lui; mais, soit jalousie, soit l'effet d'un ancien ressentiment, il se tint constamment éloigné du point où combattait Ruyter.

La nuit fit cesser le combat; le lendemain, au jour, il recommença, et l'on se battit avec un nouvel acharnement; mais cette fois les Anglais eurent l'avantage, et Ruyter fut obligé de faire retraite. A son retour il se plaignit amèrement de Tromp, quoiqu'il assurât que ce n'é-

tait point par lâcheté qu'il l'avait abandonné dans le danger, puisqu'il avait été lui-même témoin de l'intrépidité avec laquelle il avait soutenu l'attaque de l'amiral Smith. Toutefois les Etats-Généraux ôtèrent à Tromp sa commission de lieutenant-amiral; il lui fut enjoint de se retirer à La Haye, et on lui fit défendre de communiquer avec aucun des officiers de la flotte. Ce fut à cette époque que le comte d'Estrades, ambassadeur de France, lui fit des propositions pour entrer au service de Louis XIV, mais Tromp les rejeta hautement. Cependant on lui permit bientôt de résider dans une maison de plaisance qu'il avait fait construire à Gravesand. Cette maison, qui porte encore aujourd'hui le nom de *Trompenburg*, offrait dans son architecture bizarre l'aspect d'un vaisseau de guerre. Tromp se trouvait encore à La Haye en 1672, lors du massacre des deux frères de Witt, et l'on dit même que son nom fut prononcé par leurs assassins, qui criaient : « Vive Tromp! à bas les de Witt. »

En 1673, le Prince d'Orange, Guillaume III, rétablit Tromp dans son grade de lieutenant-amiral, et ce fut sous ses auspices qu'une réconciliation eut lieu entre Ruyter et lui. Toutefois ce prince exigea de Tromp sa parole de vivre désormais en bonne intelligence avec l'amiral-général, et il le promit. A cette époque la France et l'Angleterre venaient de déclarer la guerre à la République, et ces deux puissances avaient mis à la mer une armée combinée de cent cinquante bâtiments, dont quatre-vingt-dix étaient des vaisseaux de ligne. Les forces anglaises étaient sous le commandement du prince Rupert, et l'armée française sous celui du comte d'Estrées. Ruyter commandait en chef la flotte hollandaise, forte de cinquante-deux vaisseaux et de cinquante autres bâtiments inférieurs, dont

vingt-cinq brûlots. Tromp commandait l'avant-garde et Bankert l'arrière-garde.

Le 7 juin 1673, les deux flottes se trouvèrent en présence à la hauteur de Schoneveldt. A midi le combat commença entre l'escadre française et l'avant-garde hollandaise, et bientôt il devint général. Au fort de la mêlée, Ruyter, qui avait déjà porté le désordre dans l'armée anglaise, n'apercevant point Tromp, supposa qu'entraîné par son ardeur ordinaire il s'était laissé envelopper, qu'il avait besoin de son secours, et il manœuvra pour le joindre. En effet, Tromp courait le plus grand danger, étant aux prises avec l'escadre du comte d'Estrées et celle du prince Robert. Il se battait avec courage, et déjà il avait passé successivement sur plusieurs vaisseaux[1]; mais il allait peut-être succomber, lorsqu'apercevant l'escadre de Ruyter qui s'approchait, il s'écria : « Voilà le bon « père qui vient nous secourir; je ne l'abandonnerai « point tant que je vivrai. » L'arrivée de Ruyter changea tout à coup la face du combat; les deux escadres qui combattaient Tromp furent forcées de l'abandonner, et elles se retirèrent tout désemparées. Dans cet engagement l'armée alliée eut quatorze vaisseaux coulés ou brûlés; les Hollandais n'en perdirent que quatre. Le lendemain, les deux flottes qui, pendant la nuit, avaient réparé leurs avaries les plus majeures, se retrouvant en vue l'une de l'autre, manœuvrèrent pour engager un second combat. Tromp attaqua encore le premier l'amiral

(1) Tromp écrivait à sa sœur, le lendemain de ce combat : « Je suis « sur mon quatrième vaisseau, *la Comète*, et j'espère recommencer aujourd'hui la danse de plus belle. Adieu, courage; sur ma parole! tout « ira bien. »

Spragg; mais l'action, quoique generale, ne fut pas bien vive; on se canonna jusqu'au soir de part et d'autre sans qu'il y eût d'avantage d'aucun côté. Le vent, qui s'éleva tout à coup avec force, obligea les deux armées à se séparer.

Au combat du 20 août de la même année, qui eut lieu sur les côtes de Hollande, Tromp, suivant sa coutume, s'éloigna encore de la flotte hollandaise pour aller attaquer l'amiral Spragg. Tous deux se battirent avec le plus grand acharnement; Spragg avait déjà changé deux fois de vaisseau, et il allait en chercher un troisième lorsqu'un boulet, tiré du vaisseau que montait Tromp, frappant le canot qui portait l'amiral anglais, le coula bas, et peu s'en fallut qu'il ne fût noyé. Ruyter et Bankert arrivaient au secours de Tromp avec leurs vaisseaux en même temps que le prince Robert venait dégager Spragg, en sorte que le combat, qui avait été un moment suspendu au centre, recommença de nouveau à l'avant-garde. Les deux amiraux en chef furent longtemps aux prises et s'endommagèrent réciproquement, mais l'amiral anglais fut celui qui souffrit le plus; ses avaries furent si considérables qu'il se vit obligé de regagner le port le plus voisin, et sa flotte le suivit. Les Hollandais tinrent encore la mer, et ne rentrèrent dans leurs ports qu'après avoir entièrement perdu de vue la flotte anglaise.

En 1674, les Etats-Généraux ayant résolu d'opérer une descente sur les côtes de France, Tromp fut chargé de cette expédition. Il appareilla du Texel le 17 mai, à la tête de dix-huit vaisseaux ayant à bord des troupes de débarquement sous les ordres du comte de Hornes. Belle-Isle était le point sur lequel devait s'opérer la descente; mais Tromp, jugeant la forteresse qui le défendait inattaqua-

ble, revint sans avoir rien entrepris. Au mois de juillet suivant, Tromp fit une nouvelle expédition sur les côtes de France. Il opéra une descente à Noirmoutiers, pilla et détruisit quelques habitations, et se retira après avoir levé des contributions. De là il fit voile pour Cadix, où l'attendait un convoi nombreux qu'il ramena au Texel.

L'année suivante, le roi d'Angleterre, avec qui la République était en paix depuis plusieurs années, ayant témoigné le désir de voir Tromp, il se rendit à Londres. Il y avait été précédé par sa réputation de bravoure et d'intrépidité; aussi sa présence y excita-t-elle une espèce d'enthousiasme. Le roi le nomma baron d'Angleterre et le combla de distinctions et de faveurs.

En 1676, les Etats-Généraux ayant résolu de prêter secours au Danemarck, alors en guerre avec la Suède, y envoyèrent l'amiral Tromp avec quinze vaisseaux. Ce secours vint fort à propos, car quelques jours après l'arrivée de l'escadre hollandaise, les Suédois étant venus attaquer la flotte danoise, elle remporta sur eux une victoire signalée, à laquelle Tromp contribua puissamment. En récompense de ce service, le roi de Danemarck décora l'amiral hollandais de l'ordre de l'Eléphant. Il purgea ensuite les côtes du Danemarck des corsaires suédois et autres qui les infestaient, et après ces expéditions il revint en Hollande. A son arrivée, le prince d'Orange le nomma amiral général des Provinces-Unies, dignité qui était devenue vacante par la mort de Ruyter.

Lorsqu'en 1691 les Etats-Généraux obtinrent du roi d'Angleterre, Guillaume III, qu'il déclarât la guerre à Louis XIV, le commandement de la flotte hollandaise destinée à agir contre la France fut confié à Tromp;

mais, au moment où il se disposait à aller le prendre, il fut subitement attaqué d'une maladie grave, à laquelle il succomba, à Amsterdam, le 29 mai 1691. Son corps, transporté à Delft au mois de juin suivant, y fut solennellement déposé dans le mausolée élevé à son père.





LA GALISSONNIÈRE.

[illegible]

[illegible] était [illegible] de la [illegible] [illegible] la [illegible] plus grande [illegible] de la [illegible] chevalier de Malte, il [illegible] de la [illegible] de la [illegible] car de [illegible] et il y a [illegible]



LA GALISSONNIÈRE

(ROLAND-MICHEL BARRIN, MARQUIS DE),

LIEUTENANT-GÉNÉRAL DES ARMÉES NAVALES, GRAND'CROIX DE L'ORDRE ROYAL ET MILITAIRE DE SAINT-LOUIS, DIRECTEUR DU DÉPÔT DES JOURNAUX, PLANS ET CARTES DE LA MARINE, ASSOCIÉ LIBRE DE L'ACADÉMIE DES SCIENCES,

Né à Rochefort le 11 novembre 1693, mort à Nemours le 26 octobre 1756.

La Galissonnière était fils de Roland Barrin, marquis de La Galissonnière, lieutenant général des armées navales, commandant de la marine à Rochefort, et l'un des plus grands marins de la fin du règne de Louis XIV. Etant chevalier de Malte, il participa, en 1669, au siége de Candie. A la bataille de la Hougue (mai 1692), il commandait, sur *le Saint-Esprit*, une division de l'armée navale, et il y fit des prodiges de valeur. Fait prisonnier à l'affaire de Vigo, en 1702, il se trouvait à Londres lors des négociations qui amenèrent le traité d'Utrecht, et il y prit une part active.

Désirant suivre la carrière dans laquelle s'était illustré son père, le jeune La Galissonnière, après avoir fait ses études à Paris sous la direction du célèbre Rollin, entra au service, en 1710, comme garde de la marine. Il y fut

tous pleuraient en recevant les adieux de celui qu'ils appelaient leur père.

A son retour, le marquis de La Galissonnière fut nommé chef d'escadre, et placé à la tête du dépôt des cartes et plans de la marine. Il s'appliqua à en accroître les richesses, excita les officiers de ce corps à se livrer à l'étude de l'astronomie, leur en facilita les moyens, et contribua par ses soins à l'exécution des voyages de Chabert, de Bory et de l'abbé de La Caille, qui eurent pour résultats de déterminer un grand nombre de positions géographiques peu connues jusque-là. En 1750, le roi le désigna pour régler, conjointement avec les commissaires anglais, les limites entre le Canada, les colonies françaises dans le continent de l'Amérique septentrionale et les possessions anglaises. Toutefois, malgré l'habileté des commissaires choisis par les deux nations, on ne put parvenir à s'entendre sur la fixation de ces limites, et ce fut le prétexte apparent des hostilités commises par l'Angleterre envers la France en 1755.

Pendant les années 1754 et 1755, La Galissonnière commanda successivement deux escadres d'évolution dans l'Océan et dans la Méditerranée; mais il eut bientôt l'occasion de mettre en pratique les principes de la tactique navale qu'il venait d'enseigner si habilement.

La guerre contre l'Angleterre avait été déclarée au mois de juin 1755. Dans les premiers jours de l'année 1756, le roi ordonna l'armement simultané de trois escadres, l'une pour porter des renforts de troupes dans les colonies d'Amérique, une autre dans le port de Brest prête à recevoir des troupes d'embarquement, et la troisième dans celui de Toulon, destinée à protéger le siége de Mahon, qui avait été décidé dans le conseil. Le commandement de cette dernière, qui se composait de douze

vaisseaux et cinq frégates, fut confié au marquis de La Galissonnière. Elle appareilla des îles d'Hyères le 12 avril 1756, escortant cent cinquante bâtiments de transport, sur lesquels étaient embarqués douze mille hommes de troupes aux ordres du maréchal de Richelieu. Le pavillon amiral flottait sur le vaisseau *le Foudroyant*. Le 17 au soir l'escadre était en vue de Minorque, et le 18 la flotte entière mouilla devant Ciudadella. Le maréchal de Richelieu envoya aussitôt sommer le gouverneur de se rendre, et détacha un de ses généraux à la tête de tous les grenadiers de l'armée pour opérer une descente. Les habiles dispositions de l'amiral la rendirent facile et heureuse. Quelques heures après, on vit arriver à bord du *Foudroyant* des députés et des magistrats qui venaient faire leurs soumissions au maréchal. Il descendit immédiatement à terre avec son état-major, et les jours suivants l'armée entière opéra son débarquement. La prise de Mahon suivit de près celle de Ciudadella, le général Blakeney l'ayant abandonné pour aller s'enfermer dans le fort Saint-Philippe. Ce fort, bâti sur un roc, environné de fossés de vingt à trente pieds, protégé par des ouvrages extérieurs et par quatre-vingts mines, était abondamment pourvu d'artillerie, de vivres et de munitions. Pendant que le maréchal de Richelieu l'investissait, l'amiral alla établir sa croisière entre Majorque et Minorque, afin d'intercepter les secours que les Anglais pourraient y envoyer par mer.

Le 17 mai suivant, la frégate *la Gracieuse*, envoyée à la découverte, rejoignit l'escadre et rendit compte au marquis de La Galissonnière qu'elle avait été chassée, la veille, par une escadre de treize vaisseaux et cinq frégates. C'était celle aux ordres de l'amiral Byng, qui venait au secours de Minorque. La Galissonnière manœuvra aussi-

tôt pour aller à sa rencontre. Le 19 au soir, les deux escadres se trouvèrent en présence. Celle des Anglais était au vent. La nuit se passa en manœuvres de part et d'autre. Le 20, au matin, La Galissonnière étant parvenu à gagner le vent se disposait à attaquer les Anglais, lorsqu'à midi il changea tout à coup et leur devint favorable. Il prit alors le parti de les attendre, satisfait de l'ordre dans lequel se trouvait son escadre. Le combat s'engagea entre l'avant-garde française et l'arrière-garde anglaise. Il fut d'abord tout à l'avantage de cette dernière; mais bientôt les Anglais l'abandonnèrent pour porter tous leurs efforts sur l'arrière-garde et le corps de bataille. Ils furent reçus si vigoureusement, et ils essuyèrent un feu si vif qu'à leur tour ils se trouvèrent très maltraités. Un de leurs vaisseaux, démâté, dériva hors de la ligne et y laissa un vide dont l'amiral français se hâta de profiter. Enfin, après environ quatre heures d'une lutte acharnée, l'amiral Byng[1] abandonna le champ de bataille et fit route pour Gibraltar.

La Galissonnière aurait pu le poursuivre et s'emparer peut-être de quelques-uns de ses vaisseaux les plus maltraités; mais il sacrifia cette gloire facile à son devoir, qui lui ordonnait de rester devant Minorque pour en hâter la reddition, et mettre obstacle aux tentatives qui pourraient encore être faites pour secourir cette île.

En effet, la victoire navale que venait de remporter l'escadre française ranima le courage des assiégeants. On n'avait fait encore que des brèches peu considérables aux ouvrages extérieurs du fort Saint-Philippe; l'assaut fut donné dans la nuit du 27 au 28 juin. On descendit dans les fossés. Là où les échelles étaient insuffisantes, les

(1) Voyez l'article Byng.

soldats grimpaient sur les épaules les uns des autres, et gravissaient le roc sous le feu de la plus formidable artillerie. Cinq des plus fortes redoutes furent emportées. Alors le général Blackeney, ne pouvant résister plus longtemps, demanda et obtint la plus belle capitulation. Le maréchal de Richelieu, qui voulait moins faire des prisonniers que s'assurer une conquête importante, consentit à faire transporter la garnison anglaise à Gibraltar.

Le combat de Minorque, si glorieux pour le marquis de La Galissonnière, fut la dernière action de sa vie militaire. Depuis quelques années sa santé était très dérangée. Il avait entrepris cette campagne malgré l'avis des médecins, mais le désir de donner de nouvelles preuves de son dévouement l'emporta sur leurs remontrances. Cependant la maladie dont il était attaqué parvint à un tel point qu'il se vit enfin obligé de se démettre de son commandement. Il revint en France et se mit en route pour Fontainebleau, où la cour était alors; mais les forces lui manquèrent totalement à Nemours, où il mourut d'hydropisie le 26 octobre 1756. Louis XV témoigna hautement ses regrets de la perte du Marquis de La Galissonnière, ajoutant qu'il l'attendait pour lui donner lui-même le bâton de maréchal de France.



HOOD.



HOOD

(SAMUEL),

LORD D'ANGLETERRE, PAIR D'IRLANDE, VICOMTE, AMIRAL,

Né à Butleigh en 1735, mort à Londres en 1816.

Le père de Hood était ministre de la paroisse de Butleigh dans le comté de Somerset. La situation de ce village, près de la mer, décida la vocation du jeune Samuel. L'habitude de voir des bâtiments, d'aller quelquefois à bord, de fréquenter des marins, et, plus que tout cela peut-être, la lecture des voyages entrepris par les marins célèbres de l'Angleterre, firent naître en lui le désir de les imiter. Il demanda et obtint la permission d'entrer dans la marine, et, à l'âge de quinze ans, il s'embarqua comme *midschipman* à bord d'un vaisseau de guerre.

Il franchit rapidement les premiers grades, et lorsqu'en 1756 la guerre éclata avec la France, Hood, qui venait d'être nommé capitaine de vaisseau, prit le commandement de *la Vestale*, de trente-deux canons.

Cette frégate faisait partie de l'escadre aux ordres de l'amiral Holmes. Sortie de Portsmouth dans les premiers jours du mois de février 1759, *la Vestale*, qui avait reçu l'ordre de chasser en avant pour éclairer la marche de l'escadre, rencontra, le 13 au matin, la frégate française *la*

Bellone. Dans l'engagement qui eut lieu entre ces deux bâtiments, et qui dura près de quatre heures, sir Samuel déploya la plus brillante valeur. Blessé deux fois assez grièvement, il ne voulut point quitter son poste, et ne consentit à se faire panser que lorsque *la Bellone*, qui de son côté avait fait la plus belle résistance, fut tombée en son pouvoir. Présenté après cette action au roi George II par l'amiral Anson, l'un des lords de l'amirauté, ce prince, pour récompenser Hood, lui fit donner le commandement du vaisseau *l'Afrique*, de soixante-quatre canons.

Lors de la guerre de l'indépendance de l'Amérique, Hood, qui avait été fait baronnet et contre-amiral en 1780, fut chargé du commandement de la station de Boston. Nommé vice-amiral l'année suivante, il commandait sur *le Barfleur*, de quatre-vingt-dix, l'avant-garde de l'armée anglaise, aux ordres de l'amiral Graves, dans l'engagement qui eut lieu le 28 avril 1781, devant la Martinique, avec l'armée navale française, commandée par le comte de Grasse. Il participa également au combat du 5 septembre de la même année, livré par l'amiral Graves au comte de Grasse, devant la Chesapeak.

Hood commandait en chef l'armée anglaise, forte de vingt-deux vaisseaux, et il était chargé de la défense de Saint-Christophe, lorsque, les 24 et 25 janvier 1782, le comte de Grasse vint l'attaquer avec vingt-neuf, à son mouillage de la baie des Salines. La prise de Brimston-Hill par les Français, qui amena la capitulation de Saint-Christophe, rendant inutile la présence de l'armée de Hood dans ces parages, il alla se réunir à celle de l'amiral Drake.

Au mois de février de la même année, l'amiral Rodney arriva dans les mers des Antilles avec dix-sept vaisseaux,

comme chargé du commandement général de toutes les forces navales anglaises dans ces parages. Hood se rangea sous son pavillon. Rodney, qui avait la plus grande confiance dans sa bravoure et ses talents, lui confia le commandement de son avant-garde, et, en effet, Hood le seconda vaillamment, et surtout dans le combat qu'il livra, le 14 avril 1782, à l'armée navale française, commandée par le comte de Grasse. Le vaisseau *la Ville de Paris*, de cent quatre canons, que montait cet amiral, y fut pris, et ce fut au *Barfleur*, à bord duquel flottait le pavillon de Hood, que ce vaisseau se rendit. Rodney, dans son rapport à l'amirauté sur cette action, ne dissimula point les obligations qu'il avait à sir Samuel dans le gain de cette bataille; il fit le plus grand éloge de ses manœuvres et de la bravoure qu'il avait déployée dans cette circonstance.

Après la défaite de l'armée française, Rodney chargea l'amiral Hood d'aller croiser, avec dix vaisseaux, dans les parages de la Mona pour intercepter les bâtiments ennemis qui se rendaient à Saint-Domingue; et, en effet, il s'y empara, le 29 avril suivant, des vaisseaux *le Jason* et *le Caton*, ainsi que d'une frégate, qui se rendaient de la Guadeloupe à la Dominique; il alla ensuite s'établir devant le cap Français, île Saint-Domingue, pour empêcher la sortie des convois expédiés pour la France.

La paix, qui fut signée entre l'Angleterre et la France au mois de mars 1783, vint mettre un terme à la campagne de Hood. Il revint dans sa patrie, où il reçut la récompense de ses travaux. Il fut créé pair d'Irlande. Ses démarches pour se faire élire, en 1783, député de la ville de Westminster n'eurent point de succès, mais il y réussit l'année suivante. Sa nomination aux fonctions de lord

de l'amirauté, en 1788, et son attachement connu au ministère, mirent obstacle à sa réélection, mais il parvint à se faire élire au parlement en 1790.

Lorsqu'au mois de février 1793 la guerre se renouvela contre la France, l'amiral Hood fut chargé d'aller, avec vingt vaisseaux, bloquer le port de Toulon. Il y arriva au mois de juin suivant. A cette époque cette ville venait d'être mise hors la loi par la Convention, et il n'existait plus aucun rapport entre elle et cette assemblée. Cependant jusqu'alors les royalistes, réunis d'intérêt avec les hommes de bonne foi du parti de la révolution, n'avaient pas encore osé faire pressentir à ceux-ci leurs vœux secrets; mais bientôt Toulon, réduit à ses propres moyens, se trouva dans l'impossibilité de résister à l'armée conventionnelle qui, après avoir dissipé les rassemblements du Midi, pouvait d'un moment à l'autre se présenter devant Toulon et en former le siége. Dans cette extrémité, les royalistes imaginèrent que le seul moyen de salut qui leur restât était d'appeler à leur secours l'armée navale qui bloquait le port, et de livrer aux Anglais la ville menacée par la Convention.

Ce projet, communiqué au parti républicain, éprouva d'abord une vive résistance; mais l'impérieuse nécessité eut bientôt levé tous les obstacles. La résolution de livrer Toulon aux Anglais fut donc prise à l'unanimité, par les uns avec joie, par les autres avec douleur.

A cette époque Toulon avait dans sa rade dix-huit vaisseaux de ligne et plusieurs frégates. Cette armée était sous les ordres du vice-amiral Trogoff; le contre-amiral Saint-Julien commandait en second sous lui. Le comité royaliste, qui était déjà parvenu à s'entendre avec l'amiral Hood, n'avait toutefois reçu son assentiment et sa pro-

messe de secours qu'autant que l'amiral français se déclarerait en faveur de la mesure proposée. Trogoff, sollicité à son tour, avait promis de contribuer au succès de l'entreprise; mais le contre-amiral Saint-Julien, qui était du parti républicain, n'eut pas plutôt connaissance de ce projet qu'il assembla les officiers et les équipages de la flotte, et leur fit jurer que jamais ils ne souffriraient que les Anglais entrassent dans le port de Toulon. Trogoff, qui était à terre en ce moment, vit dès lors son autorité méconnue; Saint-Julien prit le commandement de l'armée, et il fit embosser les vaisseaux de manière à barrer entièrement le passage de la rade.

Hood cependant attendait le résultat des propositions qui lui avaient été faites pour l'occupation du port et de la ville de Toulon, et il se disposait à y pénétrer, lorsqu'il apprit l'obstacle qui s'y opposait; il crut donc devoir suspendre ses préparatifs.

La position des Toulonais devenait de plus en plus critique. En vain tous leurs préparatifs étaient faits pour recevoir les Anglais; en vain ils avaient fait avec l'amiral Hood une espèce de traité par lequel il reconnaissait qu'il prendrait possession de la ville et de l'arsenal au nom et comme allié de S. M. Louis XVII. L'attitude hostile de Saint-Julien rendait impossible l'exécution de ce traité. Dans cette situation ils prirent un parti extrême; le comité royaliste déclara la flotte en état de rébellion; il arrêta que les équipages seraient regardés comme insurgés, et que la force serait employée contre eux. En conséquence on donna l'ordre au commandant du fort de la Grosse-Tour d'en chauffer les batteries à boulets rouges, et de tirer sur la flotte au premier signal, si elle continuait à se montrer contraire aux ordres du comité.

De son côté, Hood devait agir hostilement, et tenter de forcer le passage. Triste effet des guerres civiles[1]! on fut sur le point de voir une flotte française assiégée, pour ainsi dire, par des Anglais et des Français réunis pour la détruire. D'un autre côté, le contre-amiral Saint-Julien menaçait de foudroyer la ville, et voyant les dispositions qu'on prenait contre la flotte, il se disposait au combat le plus opiniâtre.

Mais heureusement, au moment où la guerre allait commencer de part et d'autre, un événement imprévu vint servir les vœux des royalistes et rendre nulle la résistance de Saint-Julien. La frégate *la Perle,* que commandait le lieutenant de vaisseau Van-Kempen, partisan secret des royalistes, se détacha tout à coup de la flotte et vint se ranger du côté de la ville. Trogoff, profitant de cet incident favorable, se rend à bord de la frégate et y arbore son pavillon de commandement. A la vue de ce signe, une grande partie de la flotte abandonne Saint-Julien et vient se ranger sous le commandement de Trogoff. Saint-Julien, à qui il ne reste que sept vaisseaux fidèles à son parti, appareille, abandonnant Toulon à son sort. L'amiral Hood, n'ayant plus d'obstacle à vaincre, entre dans le port, et prend possession de la ville au nom de Louis XVII, ainsi qu'il en était convenu. Les couleurs blanches remplacèrent aussitôt le pavillon républicain.

Maître de Toulon, l'amiral Hood s'occupa de mettre cette ville dans un état de défense respectable. Les fortifications furent réparées et augmentées. Les positions

(1) *Révolution royaliste de Toulon*, par Gauthier de Brécy. — *Histoire de la guerre civile.* — *Victoires et conquêtes.*

environnantes furent retranchées et garnies de canons et de mortiers; enfin tous les moyens d'une longue résistance se trouvèrent bientôt organisés.

Deux mois s'étaient écoulés depuis l'occupation de Toulon par les Anglais, lorsque le général Dugommier, à la tête d'une armée considérable, vint mettre le siége devant cette ville (novembre 1793). Il était accompagné des commissaires conventionnels Salicetti, Ricord, Robespierre jeune et Fréron. Marescot, alors chef de bataillon, dirigeait les opérations du génie, et Bonaparte commandait l'artillerie. L'attaque et la résistance furent vigoureuses de part et d'autre; mais vers le milieu du mois de décembre la place fut déclarée hors d'état de tenir plus longtemps, et l'on parla de capitulation.

Dans ces circonstances, l'amiral Hood résolut d'abandonner la ville; mais auparavant il fit embarquer sur ses vaisseaux tous ceux des habitants de Toulon qui préférèrent une domination étrangère à celle de leur patrie courbée alors sous le joug des jacobins : tous les bâtiments en furent encombrés. Avant de quitter le port il ordonna de mettre le feu à l'arsenal, aux magasins de la marine, ainsi qu'aux vaisseaux qu'on ne pourrait emmener; seize furent la proie des flammes, et trois seulement suivirent l'armée anglaise qui, en quittant Toulon, fut assaillie par une tempête des plus violentes qui la força de relâcher aux îles d'Hières. L'armée conventionnelle entra dans cette ville le 19 décembre 1793.

A son retour en Angleterre, l'amiral Hood fut chargé d'aller bloquer le port de Gênes; mais il n'y resta que très peu de temps, les succès des armées françaises ayant rendu cette mission inutile. Au mois de février 1794, il prit le commandement de l'armée navale chargée de

s'emparer de l'île de Corse. Une première attaque n'eut point de succès; il revint en Angleterre prendre des renforts de troupes, et la seconde fois il parvint à s'emparer de cette île qui, à quelques mois de là, fut reprise par les Français.

Après cette expédition, l'amiral Hood revint en Angleterre. Pour le récompenser de ses services, le roi le nomma successivement vicomte et gouverneur de l'hôpital de Greenwich. Lord Hood est mort à Londres en 1816.



LA PÉROUSE.

Destiné par sa famille à la carri[illegible]
La Pérouse fut placé dès sa plus tendr[illegible]
collège d'Albi. Son inclination [illegible]
de ses parents, le porta à [illegible]
sciences relatives à la marine [illegible]
ambition de marcher sur les [illegible]
hommes qui avaient illustré leur pays.

Il venait d'atteindre sa quinz[illegible]
fut garde de la marine, en 1756 [illegible]
en guerre avec l'Angleterre. Il s'emb[illegible]
bé sur le vaisseau le *Célèbre*, avec leq[illegible]
pagne aux Îles-du-Vent. Il passa [illegible]
frégates la *Pomone*, et le *Zéphyr*, et [illegible]

En 1759, le jeune La Pérouse était [illegible]
Formidable. Ce vaisseau faisait partie [illegible]
cadre de vingt et un vaisseaux, quatre [illegible] et deux
corvettes, aux ordres du maréchal de [illegible]
escadre elle fut rencontrée, à la hauteur de Belle-Île, par
celle de l'amiral Hawke. La mer était très grosse et [illegible]



LA PÉROUSE

(JEAN-FRANÇOIS GALAUP, COMTE DE),

CHEVALIER DE SAINT-LOUIS, CHEF D'ESCADRE,

Né à Albi en 1741, naufragé à la mer en 1788.

Destiné par sa famille à la carrière maritime, le jeune La Pérouse fut placé dès sa plus tendre jeunesse à l'école marine d'Alais. Son inclination, d'accord avec les vues de ses parents, le porta à diriger ses études vers les sciences relatives à la navigation, et il prit dès lors la résolution de marcher sur les traces des navigateurs célèbres qui avaient illustré leur patrie.

Il venait d'atteindre sa quinzième année lorsqu'il fut fait garde de la marine, en 1756. La France était alors en guerre avec l'Angleterre. Il s'embarqua en cette qualité sur le vaisseau *le Célèbre*, avec lequel il fit une campagne aux Iles-du-Vent. Il passa successivement sur les frégates *la Pomone*, et *le Zéphir*, et l'aviso *le Cerf*.

En 1759, le jeune La Pérouse était embarqué sur *le Formidable*. Ce vaisseau faisait partie d'une armée navale de vingt et un vaisseaux, quatre frégates et deux corvettes, aux ordres du maréchal de Conflans. Le 20 novembre elle fut rencontrée, à la hauteur de Belle-Ile, par celle de l'amiral Hawke. La mer était très grosse et le

temps par grains, ce qui ne permit ni à l'une ni à l'autre des deux armées de se former en ligne de bataille. Cependant, vers deux heures après midi, l'avant-garde anglaise, forte de huit vaisseaux, attaqua l'arrière-garde française qui se composait des vaisseaux *le Magnifique*, *le Héros* et *le Formidable*. Le combat fut très vif de part et d'autre. Bientôt le corps de bataille de l'armée anglaise, fort de vingt-six vaisseaux, se dirigea sur l'armée française. Le maréchal fit alors le signal de se ranger en bataille sur une seule ligne; mais les vents contraires mirent obstacle à cette manœuvre, qui ne put être qu'imparfaitement exécutée. L'armée ennemie attaqua vivement cette ligne mal formée et la rompit. Le désordre qui en résulta fut tel qu'en peu d'instants l'armée française fut dispersée, et que chaque vaisseau combattit séparément, et souvent contre plusieurs à la fois. Deux vaisseaux, *le Thésée* et *le Superbe*, dont on avait négligé de fermer les sabords de la batterie basse, engagèrent dans un virement de bord et furent submergés. *Le Soleil royal*, que montait le maréchal de Conflans, alla s'échouer sur la côte du Croisic, et s'y incendia pour ne pas tomber au pouvoir des Anglais. *Le Héros* eut le même sort; *le Juste* coula bas à l'entrée de la Loire, et le reste de l'armée alla s'échouer dans la rivière de la Vilaine. *Le Formidable* fut le seul vaisseau pris, toutefois après la plus vigoureuse résistance. La Pérouse se conduisit avec la plus grande bravoure dans ce combat, où il fut grièvement blessé. Sa captivité ne fut pas de longue durée, et à son retour à Brest il fut embarqué sur le vaisseau *le Robuste*, à bord duquel il fit trois campagnes en Amérique.

Le 1er octobre 1764, La Pérouse fut promu au grade d'enseigne de vaisseau. Pendant les quinze années de

paix qui s'écoulèrent de 1763 à 1778, La Pérouse, à qui sa passion pour son état ne permettait pas de prendre du repos, navigua constamment. Il suffit, pour juger de son activité, de parcourir la série de ses divers embarquements. En 1765, il était sur la flûte *l'Adour;* en 1766, sur la flûte *le Gave;* en 1767, il commandait la flûte *l'Adour;* en 1768, *la Dorothée;* en 1769, *le Bugalet.* Pendant les années 1771 et 1772, il fit deux campagnes sur la frégate *la Belle-Poule.* De 1773 à 1777, il commanda successivement les flûtes *la Seine* et *les Deux-Amis*, avec lesquelles il fit diverses campagnes au Bengale, en Chine et dans l'Inde.

L'année 1778 vit se rallumer la guerre entre la France et l'Angleterre. La Pérouse, qui avait été fait lieutenant de vaisseau au mois d'avril 1777, fut nommé au commandement de *l'Amazone*, de vingt-six canons. Cette frégate faisait partie de l'armée navale aux ordres du comte d'Estaing, et elle participa à la prise de l'île Saint-Vincent, à celle de la Grenade, ainsi qu'au combat livré, le 4 juillet 1779, à l'armée navale anglaise, commandée par l'amiral Byron. Au mois d'octobre de la même année, croisant sur la côte de Géorgie, La Pérouse s'empara de la frégate *l'Ariel*, de vingt-six canons, après une heure de combat, et le 8 décembre suivant il captura, dans les parages de Savannah, le corsaire anglais *le Tigre*, de vingt-deux canons.

Au mois d'avril 1780, La Pérouse fut promu au grade de capitaine de vaisseau, et nommé au commandement de *l'Astrée*. Le 21 juillet suivant, étant en croisière avec la frégate *l'Hermione*, à environ six lieues dans le S.-E. du cap nord de l'Ile-Royale, ces deux frégates eurent connaissance d'un nombreux convoi anglais. En approchant de plus près, ils reconnurent que l'escorte se com-

posait de six bâtiments de guerre, dont une frégate de vingt-huit canons, *le Charlestown*, à bord de laquelle était arboré le signe du commandement; les cinq autres étaient des corvettes de vingt-quatre, vingt et dix-huit canons. Les capitaines La Pérouse et La Touche-Tréville n'hésitèrent point à les attaquer, malgré leur supériorité. Il était sept heures du soir lorsque le feu commença. Après une heure environ du combat le plus opiniâtre, *le Charlestown* et *le Jack* amenèrent leur pavillon, les quatre autres prirent la fuite, et le convoi fut dispersé. Dans cet engagement, *l'Astrée* eut quinze hommes blessés et *l'Hermione* douze.

En 1782, La Pérouse, commandant le vaisseau *le Sceptre*, fut chargé de se rendre dans la baie d'Hudson, de s'emparer des forts du Prince de Walles et d'Yorck, et d'y détruire tous les établissements anglais. On mit à cet effet sous ses ordres les frégates *l'Astrée* et *l'Engageante*. Ces trois bâtiments embarquèrent deux cent cinquante hommes d'infanterie, quarante soldats d'artillerie, quatre canons de campagne, deux mortiers et trois cents bombes. Considérée sous le rapport militaire, cette entreprise offrait peu de difficultés, peut-être; mais comme expédition maritime, elle ne pouvait être confiée qu'à un officier qui, comme La Pérouse, réunît dans un degré éminent toutes les connaissances et toutes les ressources du marin consommé. En effet, il fallait traverser des mers peu connues, couvertes de glaces et d'épais brouillards, semées de nombreux écueils, et débarquer sur une plage aride, sans cesse battue par les orages. On va voir avec quelle audace et quelle persévérance La Pérouse sut vaincre tous ces obstacles.

Parti du cap Français le 31 mai 1782, ce ne fut que le 17 juillet suivant que La Pérouse eut connaissance de

l'île de la Révolution; mais à peine eut-il fait vingt-cinq lieues dans le détroit d'Hudson que ses trois bâtiments se trouvèrent engagés dans les glaces, où ils furent considérablement endommagés. Le 30, après avoir lutté contre des obstacles de toute espèce, la division parvint au cap Walsingham, situé à la partie la plus occidentale du détroit. Il n'y avait pas un instant à perdre pour arriver au fort du Prince de Walles, que La Pérouse se proposait d'attaquer le premier; car la rigueur de la saison force tous les bâtiments de quitter ces parages dès les premiers jours de septembre. En pénétrant plus avant dans la baie, les brumes commencèrent à l'environner, et le 3 août, dans une éclaircie, il se vit enveloppé de glaces de tous les côtés, ce qui le força de faire signal à sa division de mettre en panne. Il resta pendant deux jours dans cette position. Le 5 août, la banquise dans laquelle il était engagé s'étant un peu éclaircie, il se détermina à la franchir en forçant de voiles, quelques risques que pussent courir ses bâtiments. Il fut assez heureux pour y parvenir, et, le 8 au soir, il découvrit le pavillon du fort du Prince de Walles. La division s'en approcha en sondant jusqu'à une lieue et demie, et elle mouilla par dix-huit brasses, fond de vase. Un officier envoyé pour reconnaître les approches du fort rapporta qu'on pouvait s'embosser à très peu de distance. La Pérouse, ne doutant pas que *le Sceptre* seul suffirait pour réduire le fort, fit ses préparatifs pour opérer une descente pendant la nuit. Quoique contrariées par la marée et l'obscurité, les chaloupes abordèrent sans obstacle à trois quarts de lieue du fort, où le débarquement s'opéra. Bien que ce fort parût en état de faire résistance, on n'aperçut cependant aucuns préparatifs extérieurs de défense. La Pérouse alors le fit sommer de se rendre;

les portes furent ouvertes; le gouverneur et la garnison se rendirent à discrétion. N'ayant pas un instant à perdre pour terminer son expédition dans la baie d'Hudson, La Pérouse se détermina à brûler cet établissement, et dès le 11 il remit à la voile pour se rendre au fort d'York.

Les difficultés qu'il avait éprouvées pour parvenir au point où il se trouvait n'étaient rien en comparaison de celles qui lui restaient à vaincre. Pendant dix jours il navigua constamment sur une côte semée d'écueils, par six à sept brasses d'eau sur un fond de roches. Enfin, après avoir couru des dangers de toute espèce, *le Sceptre* et les deux frégates parvinrent à l'entrée de la rivière Nelson, où elles mouillèrent, le 20 août, à environ cinq lieues de terre.

La Pérouse avait pris trois bateaux pontés au fort du Prince de Walles; il les joignit à la chaloupe du *Sceptre*, et les envoya, sous le commandement de quatre de ses meilleurs officiers, prendre connaissance de la rivière des Hayes, sur laquelle est située le fort d'Yorck. Ils firent un relevé exact des sondes, et se mirent en état d'y piloter la division qui les attendait à huit lieues au large, hors de vue de terre.

Au retour de ces officiers, les troupes s'embarquèrent dans les chaloupes, et La Pérouse, n'ayant rien à craindre par mer du côté des Anglais, crut devoir présider lui-même au débarquement.

L'île des Hayes est située à l'embouchure d'une grande rivière qu'elle divise en deux branches; celle qui passe devant le fort s'appelle la rivière des Hayes; l'autre, la rivière Nelson. La Pérouse savait que tous les moyens de défense étaient établis sur la première, et qu'à son embouchure était mouillé un vaisseau de la Compagnie

d'Hudson, portant vingt-cinq canons de neuf. Il se décida donc à pénétrer par la rivière Nelson, quoique ses troupes eussent à faire de ce côté une marche de plus de quatre lieues; mais il y gagnait l'avantage de rendre inutiles les batteries placées sur la rivière des Hayes.

On arriva, le 21 au soir, à l'embouchure de la rivière Nelson, avec deux cent cinquante hommes de troupes, les mortiers, les canons, et huit jours de vivres. Toutes ces dispositions étaient prises pour n'avoir plus rien à demander aux bâtiments de la division, avec lesquels il était très difficile de communiquer. La Pérouse donna ordre aux embarcations de mouiller par trois brasses à l'entrée de la rivière, et s'avança dans son canot avec le chevalier de Langle, son second, le commandant des troupes de débarquement, Rostaing, et le capitaine du génie Monneron, pour sonder la rivière et en visiter les bords, où il craignait que l'ennemi n'eût préparé quelques moyens de défense.

Après avoir sondé la rivière environ l'espace d'une lieue, on reconnut qu'elle était inabordable; les plus petites embarcations n'en pouvaient approcher qu'à environ cent toises, et le fond qui restait à parcourir était de vase molle. Il se décida en conséquence à attendre le jour en restant à l'ancre; mais la marée perdant beaucoup plus qu'on ne l'avait présumé, les chaloupes se trouvèrent bientôt à sec.

Le chevalier de Langle proposa alors au commandant du détachement de se mettre dans la vase et de descendre de suite à terre. Cet avis ayant été adopté, les troupes débarquèrent, et après avoir fait environ un quart de lieue dans une boue très épaisse, elles parvinrent sur un pré où elles se rangèrent en bataille; de là elles marchèrent vers un bois où l'on comptait trouver un sen-

tier sec qui conduirait au fort; on n'en découvrit point, et toute la journée fut employée à la recherche de chemins qui n'existaient pas. Il fallut en tracer un à la boussole, à travers le bois. Ce travail extrêmement pénible fit reconnaître qu'il y avait environ deux lieues de marais à traverser dans la boue; mais les troupes déclarèrent que cet obstacle ne les arrêterait pas.

Un coup de vent qui survint dans la nuit força La Pérouse à rejoindre son vaisseau. Il se rendit au bord de la mer; mais la tempête était tellement violente qu'il ne put s'embarquer. Cependant, le lendemain, profitant d'un moment favorable, il arriva à son bord une heure avant un second coup de vent qui éclata. Les bâtiments de la division souffrirent beaucoup dans cette tourmente; *l'Engageante* perdit deux ancres, et peu s'en fallut qu'elle ne se perdît corps et biens.

Pendant ce temps, les troupes étaient arrivées devant le fort d'Yorck, qui, comme celui du Prince de Walles, s'était rendu à la première sommation. La Pérouse ordonna de le détruire et de faire rembarquer les troupes immédiatement. Il était temps; car un troisième coup de vent qui éclata, et qui dura plusieurs jours, aurait mis obstacle au rembarquement. La Pérouse, ayant à bord les gouverneurs des forts du Prince de Walles et d'Yorck, mit à la voile pour s'éloigner de ces mers livrées aux tempêtes et aux glaces, et où des succès militaires, quoique obtenus sans résistance, n'en avaient pas moins été achetés par une suite continue de fatigues et de dangers de toute espèce.

Cette expédition ne fit point à cette époque une grande sensation en France, à cause du peu d'importance de ses résultats; mais en mettant en évidence les talents de La Pérouse comme marin et comme militaire, elle fit

reconnaître en lui un officier propre aux grandes entreprises. En effet, il venait de parcourir des parages peu connus, et il avait eu à surmonter dans un espace très rétréci la plupart des dangers que la navigation peut offrir dans toute l'étendue du globe.

Dans cette circonstance, La Pérouse donna la preuve qu'il savait concilier ses devoirs de militaire avec les sentiments d'humanité qui le portaient à diminuer autant que possible les malheurs inséparables de la guerre. Informé qu'à son approche un grand nombre d'Anglais s'étaient enfuis dans les bois pour éviter d'être faits prisonniers, il pensa aux privations et aux dangers auxquels cette résolution les exposait. Ces fugitifs n'avaient ni provisions de bouche, ni abri contre les intempéries de la saison, ni armes pour se défendre contre les attaques auxquelles ils pourraient être exposés de la part des sauvages. La Pérouse, avant de s'éloigner, leur laissa des vivres, des armes, des voiles et des munitions de toute espèce.

Au commencement de l'année 1785, un voyage autour du monde ayant été projeté, La Pérouse fut désigné comme l'officier le plus propre à l'exécuter. Le roi Louis XVI joignait à beaucoup d'autres connaissances des notions très étendues sur l'histoire et la géographie. La lecture des voyages lui avait donné une grande prédilection pour tout ce qui était relatif à la navigation; ceux de Cook surtout, qui l'avaient intéressé davantage, lui inspirèrent le désir d'ordonner une campagne de découvertes, et de faire participer la France à la gloire que ce navigateur avait procuré à sa nation. Un projet esquissé d'après ses propres idées lui fut soumis. L'original de ce projet subsiste encore; l'on y voit des notes en marge écrites de la main du monarque, soit pour approuver les

mesures proposées, soit pour les rectifier ou suppléer à ce qui avait été omis. Enfin on lit au bas de ce projet la note suivante, écrite également de sa main. « Pour résu- « mer ce qui est proposé dans ce mémoire et les obser- « vations que j'ai faites, il y a deux parties : celle du com- « merce et celle des reconnaissances. La première a deux « points principaux : la pêche de la baleine dans l'Océan « méridional, au sud de l'Amérique et du cap de Bonne- « Espérance ; l'autre est la traite des pelleteries dans le « nord-ouest de l'Amérique pour être transportées en « Chine, et si l'on peut au Japon. Quant à la partie des « reconnaissances, les points principaux sont celui de la « partie nord-ouest de l'Amérique, qui concourt avec « la partie commerciale, celui des mers du Japon qui y « concourt aussi ; mais pour cela je crois que la saison « proposée dans le mémoire est mal choisie, celui des îles « Salomon, et celui du sud-ouest de la Nouvelle-Hollande. « Tous les autres points doivent être subordonnés à celui- « là ; on doit se restreindre à ce qui est le plus utile, ce « qui peut s'exécuter à l'aise dans les trois années pro- « posées. »

Les instructions données à La Pérouse, et qui furent rédigées par M. de Fleurieu, n'étaient que le développement de ces vues générales. Elles se composaient de cinq parties principales : première partie, plan du voyage ou projet de navigation ; deuxième, objets relatifs à la politique ou au commerce ; troisième, opérations relatives aux sciences et aux différentes branches de l'histoire naturelle ; quatrième, de la conduite à tenir avec les naturels des divers pays ; cinquième, des précautions à prendre pour conserver la santé des équipages.

A ces instructions étaient jointes des notes géographiques et historiques sur l'Océan méridional, le Grand-

Océan austral; le Grand-Océan équatorial; le Grand-Océan boréal; un mémoire rédigé par l'Académie des Sciences pour servir aux savants embarqués sur l'expédition; des questions proposées par la Société de médecine à résoudre par ces savants dans le cours du voyage, par suite de leurs observations. On voit donc que rien n'avait été négligé de ce qui pouvait servir aux progrès de la géographie et de la navigation, ainsi qu'au perfectionnement des arts et des sciences.

On arma à Brest les frégates *la Boussole* et *l'Astrolabe*[1], à bord de chacune desquelles on mit cent hommes d'équipage. Des savants dans tous les genres y furent aussi embarqués. Dans ce nombre étaient MM. Dagelet et Monge comme astronomes; M. de Lamanon comme géologue; l'abbé Monge comme minéralogiste et physicien, et M. de La Martinière en qualité de botaniste. M. de Monneron, capitaine au corps du génie, qui avait suivi La Pérouse dans son expédition de la baie d'Hudson, s'embarqua comme ingénieur en chef, et M. Bernizet, ingénieur-géographe, lui fut adjoint. La Pérouse montait *la Boussole*, et il fit choix du capitaine de vaisseau vicomte de Langle, qui était son second sur *l'Astrée*, pour commander *l'Astrolabe*.

L'Angleterre même voulut contribuer à cette expédition, et l'amirauté envoya en France les instruments nautiques qui avaient servi au capitaine Cook pour être confiés à La Pérouse.

Les frégates mirent à la voile le 1er août 1785. Après

(1) *La Boussole* et *l'Astrolabe*, malgré le titre de frégates qu'on leur avait donné, n'étaient que de grosses flûtes de cinq cents tonneaux. Au lieu de les doubler en cuivre, on les avait doublées en bois et mailletées, ce qui ajoutait encore à leur pesanteur, à l'inégalité de la surface de leur carène, et altérait leur marche.

de courtes relâches à Madère et à l'île Sainte-Catherine, située à la côte de l'Amérique méridionale, à quelques degrés au nord de la rivière de la Plata, elles doublèrent le cap de Horn, et mouillèrent, le 22 février 1786, dans la baie de la Conception, sur les côtes du Chili, où elles embarquèrent des vivres, et reçurent quelques réparations. En quittant, le 15 mars suivant, le mouillage de Talcaguana, La Pérouse remonta vers le Nord, toucha à l'île de Pâques et aux îles Sandwich, découvertes par Cook, et vint attérir, le 23 juin, au mont Saint-Elie, situé par environ 60° de latitude à la côte nord-ouest de l'Amérique. C'est de ce point qu'il devait commencer son expédition, en revenant vers le sud. Il parcourut la côte pendant plusieurs jours, y fit divers mouillages et y découvrit une baie qu'il nomma *Baie-de-Monti*, du nom de l'officier qu'il avait chargé de son exploration. Les relèvements faits à bord de *la Boussole* firent déterminer la hauteur du mont Saint-Elie à mille neuf cent quatre-vingts toises, et sa position à huit lieues dans les terres. Le 2 juillet, étant par 58° 36′ de latitude et 140° 31′ de longitude, on eut connaissance d'un enfoncement qui parut une très belle baie; les frégates firent route pour s'en approcher. On apercevait du bord une grande chaussée de roches, derrière laquelle la mer était très calme; cette chaussée paraissait avoir trois ou quatre cents toises de longueur de l'est à l'ouest et se terminait à deux encâblures environ de la pointe du continent, laissant une ouverture assez large; en sorte que la nature semblait avoir fait à l'extrémité de l'Amérique un port comme celui de Toulon, mais qui, plus vaste dans son plan comme dans ses moyens, avait trois ou quatre lieues d'enfoncement. La tranquillité de l'intérieur de cette baie était bien séduisante pour La Pérouse, obligé de

changer presque entièrement l'arrimage de ses bâtiments, il se décida donc à faire route pour donner dans l'entrée avant la fin du flot. Sa direction était nord et sud, et les vents soufflaient de l'O. à l'O.-S.-O.; ainsi tout paraissait favorable. Mais lorsque les frégates furent sur la passe, les vents sautèrent à l'O.-N.-O. et au N.-O. 1/4 d'O., en sorte qu'il fallut ralinguer et mettre le vent sur les voiles. Heureusement le flot porta les deux bâtiments dans la baie en leur faisant ranger les roches de la pointe de l'est à demi-portée de pistolet. Ils mouillèrent en dedans par trois brasses et demie, fond de roche, à une demi-encâblure du rivage. La Pérouse imposa à cette baie, qui avait échappé au capitaine Cook, le nom de *Baie du Port-des-Français*. « Pour avoir une idée de « cette baie, dit La Pérouse dans la relation de son « voyage, qu'on se représente un bassin d'eau d'une pro- « fondeur qu'on ne peut mesurer au milieu, bordé par « des montagnes à pic d'une hauteur excessive, couvertes « de neige, sans un brin d'herbe sur cet amas immense « de rochers condamnés par la nature à une stérilité « éternelle. Je n'ai jamais vu un souffle de vent rider la « surface de cette eau; elle n'est troublée que par la « chute d'énormes morceaux de glaces qui se détachent « fréquemment de cinq différents glaciers, et qui font en « tombant un bruit qui retentit au loin dans les mon- « tagnes. L'air y est si tranquille et le silence si profond, « que la simple voix d'un homme se fait entendre à une « demi-lieue, ainsi que le bruit de quelques oiseaux de mer « qui déposent leurs œufs dans le creux de ces rochers. »

C'était au fond de cette baie que La Pérouse espérait trouver des canaux par lesquels il pourrait pénétrer dans l'intérieur de l'Amérique. Il supposait qu'elle devait aboutir à une grande rivière dont le cours pouvait se

trouver entre deux montagnes, et que cette rivière prenait sa source dans un des grands lacs au nord du Canada. Dans cette supposition et pour vérifier ses conjectures, La Pérouse, ainsi que plusieurs officiers, s'embarquèrent dans les canots des deux frégates et pénétrèrent dans le canal de l'ouest. Après avoir fait environ une lieue et demie ils parvinrent enfin à un cul-de-sac qui se terminait par deux glaciers immenses; ils furent obligés d'écarter les glaçons dont la mer était couverte pour pénétrer dans cet enfoncement; l'eau en était si profonde qu'à une demi-encâblure de terre on ne trouva pas de fond à cent vingt brasses. Plusieurs officiers voulurent gravir le glacier; après des fatigues inexprimables ils parvinrent jusqu'à deux lieues; mais ils n'aperçurent qu'une continuation de glaces et de neige qui ne se terminait qu'au sommet du mont Beau-Temps. La Pérouse et ses compagnons retournèrent à bord, ayant achevé en quelques heures leur voyage dans l'intérieur de l'Amérique.

Cependant le but principal de la relâche des deux frégates était atteint, l'eau et le bois étaient embarqués; les ingénieurs avaient levé le plan de la baie, et l'on se félicitait d'être arrivé à une aussi grande distance de l'Europe, sans avoir eu un seul malade et sans qu'aucun homme des deux équipages eût été atteint du scorbut; mais c'est là qu'un événement affreux devait commencer la chaîne des désastres de cette expédition. La fortune abandonna La Pérouse, ou plutôt le destin s'attacha à le poursuivre, jusqu'à ce qu'enfin il eût consommé sa perte.

Des officiers de la marine devaient placer les sondes sur le plan qui avait été levé de la baie; en conséquence les biscayennes de *la Boussole* et de *l'Astrolabe*, ainsi

qu'un petit canot furent disposés pour cette opération. M. Descure, premier lieutenant de *la Boussole*, était le chef de cette petite expédition. Comme le zèle de cet officier avait quelquefois paru un peu ardent, La Pérouse avait cru devoir lui donner des instructions par écrit. Les détails dans lesquels il était entré sur la prudence qu'on exigeait de lui, parurent si minutieux à cet officier, qu'il demanda à son chef si on le prenait pour un enfant; ajoutant qu'il avait déjà commandé des bâtiments de guerre. Les craintes de La Pérouse n'étaient hélas! que trop fondées!.....

Les trois embarcations partent le 13 juillet à dix heures du matin. C'était autant une partie de plaisir que d'instruction et d'utilité. Après l'opération des sondes on devait chasser et déjeuner sous des arbres. Trois officiers, le maître pilote et sept soldats montaient la biscayenne de *la Boussole*; trois officiers, trois gabiers et quatre soldats composaient l'armement de *l'Astrolabe*. Au nombre de ces officiers étaient les deux frères de La Borde, fils du banquier de la cour.

A dix heures du matin, La Pérouse voit revenir son petit canot. Surpris de ce prompt retour, il interroge en tremblant l'officier qui le commande, et sur le visage duquel il remarque l'empreinte de la plus vive douleur; il apprend que les deux biscayennes, ainsi que tous ceux qui les montaient, avaient disparu dans les brisants qui portaient dans la passe. Lui-même n'avait échappé au même sort que par une manœuvre hardie. En vain les embarcations des deux frégates parcoururent les bords de la mer à l'est et à l'ouest de la baie dans un espace de plus de trois lieues, elles ne trouvèrent pas même le plus petit débris.

Il ne restait à La Pérouse qu'à quitter des parages

aussi funestes; mais toujours bercé de l'espoir que quelques-uns de ses compagnons auraient pu échapper au naufrage, il ne mit à la voile que le 30 juillet, dix-huit jours après ce funeste événement. Avant le départ des frégates, il fit ériger sur l'île du milieu de la baie, à laquelle on donna le nom d'*Ile-du-Cénotaphe,* un monument à la mémoire des victimes de ce naufrage. Une inscription qui en relatait les circonstances fut enterrée dans une bouteille au pied du cénotaphe[1].

Le séjour forcé que les frégates venaient de faire dans le Port-des-Français avait contraint La Pérouse de changer le plan de sa navigation sur la côte d'Amérique; toutes ses combinaisons devaient être subordonnées à la nécessité d'arriver à Manille à la fin du mois de janvier, et à la Chine dans le courant de février de l'année 1787, afin de pouvoir employer l'été suivant à la reconnaissance des côtes de Tartarie, du Japon, du Kamtschatka et jusqu'aux îles Aléutiennes. L'exploration des Carolines devait dépendre du plus ou moins de bonheur de la traversée, et l'on devait la supposer très longue, en raison de la mauvaise marche des bâtiments. Il fut donc convenu entre les deux commandants que la prochaine relâche n'aurait lieu qu'à Monterey. Ils y arrivèrent le 15 septembre 1786, et en partirent le 24 du même mois, cette courte relâche ayant suffi pour reposer les équipages et se préparer à traverser le Grand-Océan.

La route fut dirigée de manière à passer à peu de dis-

(1) Il est pénible d'être obligé de dire que, malgré les droits incontestables de première découverte, malgré ceux du malheur, plus sacrés encore, les navigateurs et les géographes anglais n'ont conservé, ni à cette île, ni même au Port-des-Français, les noms que La Pérouse leur avait imposés.

tance au nord des îles Sandwich. Le 5 novembre, à environ cent lieues dans le nord-ouest, on découvrit une petite île stérile, qui fut nommée *Ile-Necker*, on la rangea de très près; les bords étaient à pic comme un mur, et la mer brisait avec force partout; aussi ne songea-t-on pas à y débarquer. La nuit suivante, on continua la route de l'ouest, sans aucune défiance; mais vers deux heures après minuit les frégates qui étaient très près l'une de l'autre, découvrirent tout à coup des brisants, à deux encâblures de l'avant. Comme la mer était belle, ils ne faisaient presque point de bruit, et ne déferlaient que de loin en loin. A l'instant elles revinrent l'une et l'autre sur babord, le cap au sud-est, et comme, pendant cette manœuvre les frégates firent encore du chemin, on estima à environ une encâblure (600 pieds) la distance où elles avaient été de ces brisants. En un mot, elles venaient d'échapper au danger le plus imminent auquel des navigateurs puissent se trouver exposés. La position de cette vigie fut déterminée sur la carte, et cet écueil fut nommé *Basse-des-Frégates-Françaises*. Le reste de la traversée se fit sans accident; les frégates coupèrent la file des îles Mariannes, jetèrent un pied d'ancre à l'île de l'Assomption, où elles prirent une centaine de cocos, et après avoir eu connaissance des îles Bashées, elles continuèrent leur route vers la Chine, et mouillèrent, le 3 janvier 1787, dans la rade de Macao, où elles passèrent environ un mois. De là elles se dirigèrent sur Manille, chef-lieu des Philippines, et arrivèrent à Cavitte, le 27 février, après une traversée de vingt-trois jours.

La Pérouse passa tout le mois de mars à Cavitte, et comme il ne pouvait espérer de rencontrer ailleurs un port aussi commode, ses frégates y visitèrent leur grée-

ment, se calfatèrent et renouvelèrent leurs provisions d'eau, de bois et de vivres de toute espèce. Elles quittèrent Cavitte, le 10 avril, avec une bonne brise du nord-est, qui faisait espérer de pouvoir doubler pendant le jour toutes les îles des différentes passes de la baie de Manille. De petites variations de vent leur permirent de gagner bientôt le nord de l'île de Luçon. Le 21 on eut connaissance de l'île Formose, et l'on fit la rencontre d'un banc au milieu du canal de cette île. Toutefois on ne le jugea pas très dangereux, parce que la sonde rapporta constamment onze brasses dans ses environs.

Les frégates, après être sorties de l'archipel des îles de Likeu, allaient entrer dans une mer plus vaste, entre le Japon et la Chine. La Pérouse, en quittant Manille, s'était proposé de reconnaître l'entrée de la mer Jaune, au nord de Nankin, si les circonstances de sa navigation le lui permettaient; mais il éprouva sur la côte septentrionale de la Chine des contrariétés telles qu'il ne put faire que sept à huit lieues par jour. Le 19 mai, après un calme qui durait depuis quinze jours avec un brouillard très épais, les vents se fixèrent au N.-O. grand frais, et la mer devint extrêmement grosse. Les frégates étaient à l'ancre par vingt-cinq brasses, au moment de cette crise; elles appareillèrent immédiatement, et se dirigèrent sur l'île Quelpaert, qui était le premier point de reconnaissance intéressant avant que d'entrer dans le canal du Japon. Cette île, qui n'est connue des Européens que par le naufrage du vaisseau hollandais *Sparrow-Hawk,* en 1635, était à cette même époque sous la domination du roi de Corée.

Le 30 mai 1787, les vents s'étant fixés au sud-sud-est, les frégates dirigèrent leur route à l'est vers le Japon;

mais ce ne fut que difficilement qu'elles en approchèrent la côte. Le 6 juin on eut connaissance du cap Noto, et de l'île Jootsi-Sima, qui en est séparée par un canal d'environ cinq lieues.

Parties de Manille depuis soixante-quinze jours, les frégates avaient, à la vérité, prolongé les côtes de l'île Quelpaert, de la Corée, du Japon; mais ces contrées habitées par des peuples barbares n'avaient pas permis à La Pérouse de songer à y relâcher; il savait au contraire que les Tartares étaient hospitaliers, et d'ailleurs ses forces étaient suffisantes pour imposer aux petites peuplades qu'il pouvait rencontrer sur le bord de la mer. Il se décida donc à faire route pour une baie qu'on apercevait dans l'ouest-nord-ouest, et où il était vraisemblable qu'on trouverait un bon mouillage. Les frégates y laissèrent tomber l'ancre, le 23 juin, par vingt-quatre brasses, à une demi-lieue du rivage; on la nomma *Baie-de-Ternai*. Elle est située par 45° 13′ de latitude nord et 135° 9′ de longitude orientale. Nous ne résistons pas au désir de transcrire ici la description que La Pérouse fait de cette baie.

« Cinq petites anses, semblables aux côtés d'un polygone régulier, en forment le contour. Elles sont séparées entre elles par des coteaux couverts d'arbres jusqu'à la cime. Le printemps le plus frais n'a jamais offert, en France, des nuances d'un vert si vigoureux et si varié; et quoique nous n'eussions aperçu, depuis que nous prolongions la côte, ni une seule pirogue, ni un seul feu, nous ne pouvions croire qu'un lieu qui paraissait aussi fertile, à une si grande proximité de la Chine, fût sans habitants.

« Avant que nos canots eussent débarqué, nos lunettes étaient tournées vers le rivage; mais nous n'apercevions

que des cerfs et des ours qui paissaient tranquillement sur le bord de la mer. Cette vue augmenta l'impatience que chacun avait de descendre; les armes furent préparées avec autant d'activité que si nous eussions eu à nous défendre contre des ennemis, et pendant qu'on faisait ces dispositions, des matelots pêcheurs avaient déjà pris à la ligne douze ou quinze morues.

« Les habitants des villes se peindraient difficilement les sensations que les navigateurs éprouvent à la vue d'une pêche abondante. Les vivres frais sont des besoins pour tous les hommes, et les moins savoureux sont bien plus salubres que les viandes salées les mieux conservées. Je donnai ordre aussitôt d'enfermer les salaisons, je fis préparer des futailles pour les remplir d'une eau fraîche et limpide qui coulait en ruisseau dans chaque anse, et j'envoyai chercher des herbes potagères dans les prairies, où l'on trouva une immense quantité d'oignons, de céleri et d'oseille. Le sol était tapissé des mêmes plantes qui croissent dans nos climats, mais plus vertes et plus vigoureuses; la plupart étaient en fleurs. On rencontrait à chaque pas des roses, des lis jaunes, des lis rouges, des muguets et généralement toutes nos fleurs des prés. Les pins couronnaient le sommet des montagnes; les chênes ne commençaient qu'à mi-côte, et ils diminuaient de grosseur et de vigueur à mesure qu'ils approchaient de la mer; les bords des rivières et des ruisseaux étaient plantés de saules, de bouleaux, d'érables; et sur la lisière des grands bois on voyait des pommiers et des azoliers en fleurs, avec des massifs de noisetiers dont les fruits commençaient à nouer.

« Notre surprise redoublait quand nous songions qu'un excédant de population surcharge le vaste empire de la Chine, au point que les lois n'y sévissent point contre

les pères assez barbares pour noyer et détruire leurs enfants; et que ce peuple, dont on vante tant la police, n'ose point s'étendre au-delà de sa muraille pour tirer sa subsistance d'une terre dont il faudrait arrêter plutôt que provoquer la végétation. Nous trouvions, à la vérité, à chaque pas des traces d'hommes marquées par des destructions, plusieurs arbres coupés avec des instruments tranchants; les vestiges des ravages du feu paraissaient en vingt endroits, et nous aperçûmes quelques abris qui avaient été élevés par des chasseurs au coin des bois. On trouvait aussi de petits paniers d'écorce de bouleau, cousue avec du fil, et absolument semblables à ceux des Indiens du Canada; des raquettes propres à marcher sur la neige; tout enfin nous fit juger que les Tartares s'approchent des bords de la mer dans la saison de la pêche et de la chasse; qu'en ce moment ils étaient rassemblés en peuplades le long des rivières, et que le gros de la nation vivait dans l'intérieur des terres sur un sol peut-être plus propre à la multiplication de ses immenses troupeaux.

« Chacune des cinq anses qui forment le contour de la *Baie-de-Ternai* offrait un lieu commode pour étendre la seine, et avait un ruisseau auprès duquel était établie notre cuisine; les poissons n'avaient qu'un saut à faire des bords de la mer dans nos marmites. Nous prîmes des morues, des grondeurs, des truites, des saumons, des harengs, des plies; nos équipages en eurent abondamment à chaque repas. Ce poisson et les différentes herbes qui l'assaisonnèrent, pendant les trois jours de notre relâche, furent au moins un préservatif contre les atteintes du scorbut, car personne de l'équipage n'en avait eu jusqu'alors aucun symptôme, malgré l'humidité froide occasionnée par des brumes presque conti-

nuelles, que nous avions combattues avec des brasiers placés sous les hamacs des matelots, lorsque le temps ne permettait pas de faire branle-bas. »

Le 27 juin, après avoir déposé à terre différentes médailles avec une bouteille et une inscription qui relatait la date de la relâche des frégates dans la baie, elles appareillèrent en prolongeant la côte à deux tiers de lieue du rivage. Du 1er au 4 juillet des brumes épaisses les enveloppèrent constamment. Le 4, dans une éclaircie, on releva la terre jusqu'au N.-E. 1/4 N. et l'on distingua une grande baie dans l'O.-N.-O., dans laquelle coulait une rivière de quinze à vingt toises de largeur. Un canot de chacune des frégates fut envoyé pour la reconnaître, et elle reçut le nom de *Baie-de-Suffren*. Elle est située par 47° 51' de latitude nord, et 137° 25' de longitude orientale.

En quittant cette baie, les frégates continuèrent de faire route au nord, et bientôt on s'aperçut qu'on naviguait dans un canal qui paraissait se rétrécir à mesure que l'on s'avançait vers le nord. Le 12 juillet au soir, les vents de sud qui régnaient avec force depuis plusieurs jours ayant diminué, on accosta la terre et l'on mouilla, par quatorze brasses, à deux milles d'une petite anse dans laquelle coulait une rivière. On en fit la reconnaissance les jours suivants, et cette anse reçut le nom de *Baie-de-Langle*, du nom du commandant de *l'Astrolabe* qui l'avait découverte et y avait mis pied à terre le premier.

Après avoir passé deux jours à la baie de Langle, les frégates dirigèrent leur route au N.-O., vers la côte de Tartarie, et elles louvoyèrent à petites voiles dans le canal, en attendant la fin des brumes épaisses qui les environnaient. Le brouillard disparut enfin, et le 19

elles virent la terre depuis le N.-E. jusqu'à l'E.-S.-E. On fit route pour s'en approcher et l'on découvrit une belle baie où les frégates mouillèrent. Cette baie, la meilleure de celles dans lesquelles les frégates eussent relâché depuis leur départ de Manille, fut nommée *Baie-d'Estaing*. Elle est située par 48° 59′ de latitude nord, et 140° 32′ de longitude orientale. Le canal n'avait pas à cet endroit plus de quatre lieues de largeur. La Pérouse continua sa route vers le nord, à égales distances des deux côtes que l'on voyait toutes deux très distinctement. Le 24 juillet, se trouvant par 51° 1/2 de latitude, le fond diminua tout à coup, et l'on fut obligé de s'arrêter. On chercha vainement un passage où les frégates pussent pénétrer sans danger. Elles traversèrent plusieurs fois le canal en allant alternativement de l'est à l'ouest, et l'on acquit la certitude que les hauts-fonds barraient entièrement le passage. Le vent de sud, qui soufflait avec force, rendait la position périlleuse, et l'on s'exposait, en courant ainsi vent-arrière vers le fond de ce golfe, à se trouver affalés de manière à être obligés peut-être d'attendre le reversement de la mousson pour en sortir. Heureusement, quelques légères variations du sud au S.-S.-O. et au S.-S.-E. permirent aux frégates de s'élever de cinq lieues en vingt-quatre heures, et le 28 la brume s'étant dissipée, elles se trouvèrent sur la côte de Tartarie, à l'ouverture d'une baie qui paraissait très profonde, et elles y mouillèrent par onze brasses, fond de vase. Cette baie fut nommée *Baie-de-Castries*. Elle est située au fond d'un golfe, et éloignée de deux cents lieues du détroit de Sangaar. De toutes celles que les frégates ont visité sur la côte de Tartarie, elle est la seule qui mérite la qualification de baie, car elle assure aux bâtiments un abri

contre le mauvais temps, et il serait possible d'y passer l'hiver.

Les frégates, après avoir renouvelé leur provision d'eau et de bois, appareillèrent de la baie de Castries, le 2 août 1787, avec une légère brise de l'ouest. Les vents de sud les attendaient à une lieue au large. Ils furent d'abord assez modérés, et La Pérouse s'attacha plus particulièrement à reconnaître la petite partie de la côte de Tartarie, qu'il avait perdu de vue depuis le 49° jusqu'au 50°, parce qu'il avait serré de très près l'île Ségalien. Il découvrit, par 45° 10′ de latitude, au sud du cap Crillon, le détroit qui porte aujourd'hui le nom de *Détroit-de-La-Pérouse*. Les récits des missionnaires avaient jusqu'alors confondu, sous le nom de *Jesso*, toutes les terres qui sont au nord du Japon; la découverte de ce détroit a fait reconnaître qu'elles forment deux îles, dont l'une est *l'Ile-Ségalien*, détachée par le détroit de La Pérouse, et l'autre, *l'Ile-Chika*, séparée de la grande île du Japon par le détroit de Sangaar, que l'on connaissait depuis long-temps. La Pérouse, après avoir vérifié les découvertes des Hollandais, reconnu *l'Ile-des-États*, celle de la *Compagnie*, relevé les îles des *Quatre-Frères* et celle *Malikan*, donna dans une passe qui reçut le nom de *Canal-de-la-Boussole*, et vint ensuite relâcher au Kamtschatka, dans le havre de Saint-Pierre et Saint-Paul, où il mouilla, le 7 septembre 1787. Il était attendu dans cet établissement; l'impératrice de Russie avait donné des ordres pour qu'il y reçût un accueil distingué et qu'on s'empressât de subvenir à tous les besoins de ses bâtiments. Ce fut là que lui parvinrent les paquets de la cour de France contenant sa nomination au grade de chef d'escadre, et ce fut aussi de cet

cet endroit qu'il expédia M. de Lesseps, par terre, pour porter au ministre les journaux, cartes, dessins, et généralement tous les résultats obtenus par l'expédition jusqu'à son arrivée au Kamtschatka.

Pendant son séjour à Saint-Pierre et Saint-Paul, La Pérouse fit restaurer le tombeau du capitaine anglais Clerke qui y était mort en 1778; il y fit attacher une inscription gravée sur cuivre, ainsi qu'au tombeau de l'académicien français De L'Isle de la Croyère, mort en 1741, pendant le cours d'un voyage scientifique entrepris par ordre du Czar.

Les frégates quittèrent la baie d'Avatscha, le 29 du même mois. La Pérouse avait formé le projet de reconnaître et de relever les îles Kuriles jusqu'à l'île Marikan, mais les coups de vents et les orages dont il fut assailli depuis son départ du Kamtschatka jusqu'au 22 octobre, ne lui permirent pas de l'exécuter. Il dirigea alors sa route vers l'hémisphère sud, et après avoir coupé la ligne pour la troisième fois, passé sur le point assigné par le commodore Byron aux îles du *Danger* sans y découvrir aucune terre, il eut connaissance de l'île la plus orientale de l'archipel *des Navigateurs*, de Bougainville, et relâcha à l'île Maouna le 8 décembre. Un grand malheur les y attendait. Les frégates mouillèrent à environ un mille du rivage, par trente brasses, sur un fond de corail et de coquillages pourris. Mais cet ancrage étant trop dangereux pour y faire un long séjour, La Pérouse convint avec M. de Langle qu'on appareillerait le plus promptement possible. La journée du 9 fut employée à traiter des fruits et des cochons et à faire de l'eau. L'anse où abordèrent les canots et les chaloupes de *la Boussole* était grande et commode, et ils y restaient à flot à une demi-portée de fusil du rivage; l'aiguade était belle et

facile. La Pérouse et plusieurs de ses officiers descendirent à terre et ils n'eurent qu'à se louer des bons procédés des Indiens à leur égard. Revenu à bord, il ordonnait les dispositions pour l'appareillage, lorsque M. de Langle y monta; il rapporta qu'il était descendu dans un superbe port de bateaux, situé au pied d'un village charmant et près d'une cascade de l'eau la plus limpide, et il insista avec force pour qu'en appareillant on restât bord sur bord, à une lieue de la côte, afin de faire encore quelques chaloupées d'eau avant de s'éloigner de l'île. La Pérouse eut beau lui représenter que les frégates en avaient leur provision, M. de Langle qui avait adopté le système de Cook, croyait que l'eau fraîche était préférable à celle de la cale; et comme quelques personnes de *l'Astrolabe* avaient de légers symptômes de scorbut, il dit qu'on leur devait tous les moyens de soulagement possibles. Aucune île, ajoutait-il, ne pouvait être comparée à celle-ci pour l'abondance des provisions; les frégates y avaient déjà traité plus de cinq cents cochons, une grande quantité de poules, de pigeons et de fruits, et tant de biens n'avaeint coûté que quelques grains de verre.

La Pérouse sentait la vérité de ces réflexions, mais un pressentiment secret l'empêchait d'acquiescer d'abord à cette demande; il dit qu'il trouvait les insulaires trop turbulents pour risquer d'envoyer à terre des embarcations qui ne pourraient être soutenues par le feu des frégates, que déjà ces Indiens s'étaient montrés violents, que la modération n'avait servi qu'à accroître la hardiesse de ces hommes, qui ne calculaient que nos forces individuelles, très inférieures aux leurs[1]; mais

(1) Les naturels de l'île Maouna avaient une taille d'environ cinq pieds

rien ne pouvant ébranler la résolution de M. de Langle, La Pérouse céda. Il fut convenu que les frégates se tiendraient bord sur bord toute la nuit, et que le lendemain matin deux chaloupes et deux canots armés comme M. de Langle le jugerait convenable, seraient à ses ordres. En effet, vers onze heures du matin, on expédia la chaloupe et le grand canot, commandés chacun par un officier, pour se rendre à bord de *l'Astrolabe,* aux ordres de M. de Langle; tous les hommes qui avaient quelques atteintes de scorbut y furent embarqués ainsi que six soldats armés commandés par un capitaine d'armes : ces deux embarcations contenaient vingt-huit hommes, et portaient environ vingt barriques d'armement destinées à être remplies à l'aiguade.

De son côté, M. de Langle, dans son grand canot, était accompagné d'un officier; sa chaloupe contenait les pièces à eau, et plusieurs officiers s'y étaient embarqués, en sorte que l'expédition se composait de soixante-une personnes. M. de Langle avait fait armer tous ses marins de fusils et de sabres, et la chaloupe portait six pierriers montés. Toutes les embarcations débordèrent de *l'Astrolable,* à midi et demi, et en moins de trois quarts d'heure elles arrivèrent à l'aiguade. La marée était haute lorsque M. de Langle avait reconnu cette baie; quel fut son étonnement, et celui de ses officiers, de trouver, au lieu d'une baie vaste et commode, une anse remplie de corail, dans laquelle on ne pouvait pénétrer que par un canal tortueux de moins de vingt-cinq pieds de largeur, et où la houle déferlait comme sur une barre. Lorsqu'il furent en dedans, ils ne trouvèrent pas

dix pouces, leurs membres étaient fortement prononcés et dans les proportions les plus colossales.

trois pieds d'eau; les chaloupes échouèrent, et les canots ne restèrent à flot que parce qu'ils furent halés à l'entrée de la passe, assez loin du rivage. Le premier mouvement de M. de Langle fut de quitter cette baie; mais l'air de tranquillité et de douceur des naturels qui l'attendaient sur le rivage avec une immense quantité de fruits et de cochons, les femmes et les enfants qu'on remarquait parmi ces insulaires qui ont soin de les écarter lorsqu'ils ont des desseins hostiles; toutes ces circonstances réunies firent évanouir ses premières idées de prudence, qu'une fatalité inconcevable l'empêcha de suivre. Après avoir établi ses soldats en bon ordre, il ordonna de mettre à terre les pièces à eau des quatre embarcations, et cette opération se fit sans obstacle de la part des naturels. Cependant leur nombre qui n'était que d'environ deux cents, à l'arrivée des canots dans la baie, s'était considérablement augmenté, et était arrivé à mille ou douze cents en moins de quelques heures. Cet accroissement donna quelques inquiétudes à M. de Langle, et sa situation devint de moments en moments plus embarrassante. Il parvint néanmoins à faire mettre ses pièces à eau dans les chaloupes et à s'y embarquer lui-même avec ses officiers; mais comme la baie était à sec, on ne pouvait espérer de les mettre à flot avant quelques heures.

Les naturels, qui jusque-là avaient été assez paisibles, se réunirent en grand nombre devant les embarcations, et entrant dans l'eau jusqu'à mi-corps, ils les entourèrent à moins d'une toise de distance. Les soldats qui étaient postés sur le devant des chaloupes avec leurs fusils, faisaient de vains efforts pour les éloigner. Si la crainte d'être accusé de barbarie n'eût retenu M. de Langle, une décharge de ses pierriers et de sa mousque-

terie les eût sans doute dispersés, mais il espérait contenir cette multitude sans en venir à cette extrémité, et il fut victime de son humanité. Bientôt une grêle de pierres et de sagaies lancées à une très petite distance tomba sur les embarcations; M. de Langle n'eut que le temps de faire feu avec le fusil dont il était armé, il fut renversé, et malheureusement il tomba hors de la chaloupe du côté des Indiens qui, aussitôt, le massacrèrent à coups de massue.

La chaloupe de *la Boussole* était échouée à environ deux toises de celle de *l'Astrolabe*, et heureusement il se trouvait entre elles un petit canal qui n'était pas occupé par les Indiens; c'est par là que se sauvèrent à la nage tous les blessés; ils gagnèrent les canots qui, étant restés à flot, purent sauver quarante-neuf hommes des soixante-un dont se composaient les équipages des quatre embarcations.

L'ardeur du pillage dont les Indiens étaient animés s'exerça sur les chaloupes; ils y montèrent au nombre de trois ou quatre cents, en brisèrent les bancs à coups de *patow-patow*, et mirent l'intérieur en pièces, croyant sans doute y trouver des richesses. Cette circonstance sauva les canots, mais la retraite ne se fit pas néanmoins sans difficulté; les Indiens se portèrent en grand nombre vers les rescifs de l'entrée, dont les canots devaient nécessairement passer à dix pieds de distance; on épuisa sur eux ce qui restait de munitions, et les deux canots parvinrent enfin à s'éloigner de cette baie, où ils laissaient douze victimes de la férocité de ses habitants.

Il est impossible d'exprimer la sensation douloureuse que cet événement, qui rappelait si vivement celui du Port-des-Français, produisit sur les officiers et les équipages des deux frégates; M. de Langle était généralement

aimé et estimé, et sa mort causa une affliction vivement sentie. La Pérouse perdait un ancien ami, homme d'esprit et de jugement, et le corps de la marine un de ses meilleurs officiers. Au premier moment d'abattement succéda le désir de la vengeance; les matelots sautèrent sur les canons et demandèrent qu'on usât de représailles, en tirant sur les pirogues qui entouraient les frégates en grand nombre. La Pérouse, navré de douleur, fut près de céder à ce mouvement; mais réfléchissant que ces insulaires, sans défense, ignoraient ce qui venait de se passer à terre, et que ce serait punir des innocents sans atteindre les coupables, son humanité l'emporta; il contint son équipage et se borna à faire éloigner sur-le-champ toutes les pirogues. C'est ainsi que la route de ce navigateur infortuné était en quelque sorte jalonnée par de lugubres événements, présages trop certains de la catastrophe qui devait la terminer. Il avait hâte de quitter ce lieu de désolation, et le 14 décembre les frégates appareillèrent et firent route pour l'île d'Oyolava, dont elles avaient eu connaissance cinq jours avant d'atteindre le mouillage qui venait de leur être si funeste. On y fit quelques échanges avec les naturels, et les frégates se dirigèrent ensuite sur l'île de Pola. La côte du nord de cette île, comme celle des autres îles de *l'archipel des Navigateurs*, est inabordable pour de grands bâtiments, mais en doublant la pointe ouest, on trouve une mer calme et sans brisants, qui promet d'excellentes rades.

Le 20 décembre on eut connaissance des îles *des Cocos* et *des Traîtres*, découvertes par Schouten, et, en les quittant, La Pérouse fit route vers l'archipel *des Amis*, se proposant d'en reconnaître les îles que le capitaine Cook n'avait pas eu l'occasion d'explorer. Le 27,

il découvrit l'île de Vavao, la plus considérable des îles des Amis, et le 31, il eut connaissance de *Tongatabou*. Toutes les relations avec les habitants de cette île se bornèrent à des échanges contre des rafraîchissements, et, le 1er janvier 1788, les frégates arrivèrent à l'O.-S.-O. courant sur Botany-Bay, où elles mouillèrent le 26, après s'être arrêtées un moment à l'île Norfolk, qui en est à trois cents lieues.

Ici se termine le journal du voyage de La Pérouse, que nous avons suivi aussi scrupuleusement que les bornes de cette notice le permettaient. Depuis son départ de Botany-Bay, on n'a plus eu aucunes nouvelles de lui.

Voici les deux dernières lettres écrites par lui au ministre de la marine :

Botany-Bay, le 8 février 1788.

« Lorsque cette lettre vous parviendra, je me flatte que vous aurez reçu le journal de ma navigation depuis Manille jusqu'au Kamtschatka, que j'ai eu l'honneur de vous adresser par M. Lesseps, parti pour Paris, du havre de Saint-Pierre et Saint-Paul, le 1er octobre 1787. Cette partie de la campagne, la plus difficile sans doute, dans des parages absolument nouveaux aux navigateurs, a cependant été la seule où nous n'ayons éprouvé aucun malheur; et le désastre le plus affreux nous attendait dans l'hémisphère sud. Je ne pourrais que répéter ici ce que vous lirez avec plus de détails dans mon journal : MM. de Langle et de Lamanon, avec dix autres personnes, ont été victimes de leur humanité, et s'ils avaient osé tirer sur les insulaires avant d'en être entourés, nos chaloupes n'auraient pas été mises en pièces, et le roi

n'aurait pas perdu un des meilleurs officiers de sa marine.

« Quoique cet événement eut diminué de beaucoup les équipages des deux frégates, je crus ne devoir rien changer au plan de ma navigation ultérieure; mais j'ai été obligé d'explorer plus rapidement différentes îles intéressantes de la mer du Sud, afin d'avoir le temps de construire deux chaloupes à Botany-Bay, et de pouvoir reconnaître les principaux points indiqués dans mes instructions, avant le changement de mousson qui rendrait cette exploration impossible.

« Nous sommes arrivés à la Nouvelle-Hollande sans qu'il y ait eu un seul malade dans les deux bâtiments; dix-huit des vingt blessés que nous avions en partant de Maouna, sont entièrement rétablis; et M. Lavaux, chirurgien-major de *l'Astrolabe*, qui avait été trépané, ainsi qu'un matelot de cette frégate, ne laissent aucune crainte sur leur état.

« M. de Monti, qui était en second avec M. de Langle, a conservé le commandement de *l'Astrolabe* jusqu'à notre arrivée à Botany-Bay; c'est un si bon officier, que je n'ai pas cru devoir faire aucun changement dans les états-majors jusqu'à notre première relâche, où je n'ai pu méconnaître le juste droit de M. de Clonard, capitaine de vaisseau; il a été remplacé sur ma frégate par M. de Monti, dont le zèle et les talents sont au-dessus de tout éloge, et auquel sa bonne conduite assure le brevet de capitaine de vaisseau, que vous avez eu la bonté de lui promettre.

« Nous n'avons été précédés par les Anglais à Botany-Bay que de cinq jours. Aux politesses les plus marquées, ils ont joint tous les offres de service qui étaient en leur pouvoir, et nous avons eu à regretter de les voir partir

aussitôt notre arrivée, pour le Port-Jakson, quinze mille au nord de Botany-Bay. Le commodore Phillip a préféré avec raison ce port, et il nous a laissés seuls maîtres dans cette baie, où nos chaloupes sont déjà sur le chantier; je compte qu'elles seront lancées à l'eau à la fin de ce mois.

« Nous sommes éloignés des Anglais, par terre, de dix milles, et conséquemment à portée de communiquer souvent ensemble. Comme il est possible que le commodore Phillip fasse des expéditions pour la mer du Sud, j'ai cru devoir lui donner la latitude et la longitude de l'île Maouna, afin qu'il se méfie des perfides caresses que les naturels de cette île pourraient lui faire, si ses vaisseaux la rencontraient dans le cours de leur navigation. »

Botany-Bay, le 7 février 1788.

. . . . « Je remonterai aux îles des Amis, et je ferai absolument tout ce qui m'est enjoint par mes instructions, relativement à la partie méridionale de la Nouvelle-Calédonie, à l'île Santa-Cruz, de *Mendana*, à la côte du sud de la terre des Arsacides, de *Surville*, et à la terre de la Louisiade, de *Bougainville*, en cherchant à connaître si cette dernière fait partie de la Nouvelle-Guinée, ou si elle en est séparée.

« Je passerai, à la fin de juillet 1788, entre la Nouvelle-Guinée et la Nouvelle-Hollande, par un autre canal que celui de *l'Endeavour*, si toutefois il en existe un. Je visiterai, pendant le mois de septembre et une partie d'octobre, le golfe de la Carpentarie, et toute la côte occidentale de la Nouvelle-Hollande jusqu'à la terre de Diémen, mais de manière, cependant, qu'il me soit pos-

sible de remonter au nord assez tôt pour arriver au commencement de décembre 1788 à l'Ile-de-France. »

On connaît aujourd'hui le lieu du naufrage des frégates *la Boussole* et *l'Astrolabe*, et c'est à un Anglais, le capitaine Peter Dillon, que l'honneur de cette découverte appartient, bien que lui-même la doive au hasard. C'est sur la partie nord de l'île Mannicolo ou Vanikoro, vis-à-vis du village de Païou, qu'on a trouvé des débris non équivoques des frégates de l'expédition de La Pérouse.

Nous ne croyons pouvoir mieux faire que de transcrire ici le rapport fait à l'Académie des Sciences sur cette découverte.

Rapport sur la relation du voyage du capitaine Dillon, et la découverte faite par ce marin des débris de l'expédition de La Pérouse; par M. de Freycinet.

L'ouvrage de M. le capitaine Dillon ayant pour titre : *Voyage aux îles de la mer du Sud en* 1827 *et* 1828, *et relation de la découverte du sort de La Pérouse*, sur lequel l'Académie nous a chargés, M. Beautemps-Beaupré et moi, de lui faire un rapport, est la traduction déjà donnée au public d'un livre qui a paru à Londres depuis plusieurs mois, et dont les détails importants et curieux étaient impatiemment attendus en France.

Le but du voyage de cet officier n'était pas de faire des recherches scientifiques, mais seulement de se rendre sur l'île Mannicolo dans le Grand-Océan, où l'on pensait que se trouvaient encore quelques-uns des ma-

rins de l'infortuné La Pérouse; l'auteur le déclare lui-même dès le début. Cet officier expose d'une manière simple et faite pour attacher vivement le lecteur, les premiers événements qui, après trente-huit années d'incertitude et d'angoisses, préludèrent à la découverte qu'il a faite des vestiges d'une des plus affreuses catastrophes maritimes qui aient eu lieu à la fin du dernier siècle.

Ces événements remontent au mois de février 1813, époque à laquelle, se trouvant aux îles Fidji, sous les ordres du capitaine Robson, du navire *le Hunter*, il vit pour la première fois le Prussien Martin Bushart qui habitait ces îles et qui y était marié.

Le capitaine Robson avait déjà fait deux voyages aux îles Fidji et, ainsi que le dit expressément M. Dillon, « il s'était acquis une grande influence sur l'esprit des habitants d'une partie de la côte de l'île du Sandal, en prenant part à leurs guerres et en les aidant à détruire leurs ennemis qui avaient été rôtis et mangés en sa présence. Le chef avec lequel il était le plus intime, était Bonassar, chef du village de Vilear et de ses dépendances, dans l'intérieur de l'île. »

A peine cette dernière fois venait-on de jeter l'ancre que Bonassar arrive à bord du *Hunter*, et apprend à son ami que les habitants des villages conquis avec son assistance s'étaient révoltés, et se livraient depuis lors contre lui à une guerre cruelle. Il demande de nouveaux secours que le capitaine Robson lui accorde, et reçoit en échange la promesse que la cargaison de bois de sandal du *Hunter* lui sera aussitôt après fournie. Le succès couronne cette nouvelle expédition militaire; mais Bonassar a déjà oublié les promesses qu'il a faites, et le capitaine Robson, pour les lui rappeler et le punir de sa

déloyauté, tourne à l'instant contre le perfide insulaire les armes qui, dernièrement encore, avaient été pour lui un auxiliaire si puissant.

Les Anglais, cependant, étaient loin de s'attendre à la vive résistance qu'on leur oppose; ils sont battus, et les barbares se procurent bientôt le plaisir atroce de massacrer et de dévorer quatorze de leurs anciens alliés.

M. Dillon, l'un des acteurs de cette affreuse tragédie, retranché, avec quelques-uns des siens, sur un rocher escarpé qu'entouraient plusieurs milliers de sauvages armés et en furie, eut, après une défense héroïque, l'admirable présence d'esprit et l'adresse de se saisir du grand-prêtre, que ces sauvages regardent comme une divinité, et de le menacer de le tuer, s'il ne le conduisait pas sain et sauf, lui et ses compagnons, jusqu'au canot qui les attendait sur le bord de la mer. « Il obéit, dit M. Dillon; et traversant la foule des sauvages, il les exhorta à s'asseoir et à ne me faire aucun mal ni à mes compagnons, parce que sans cela nous le tuerions, et qu'alors ils attireraient sur eux la colère des dieux assis sur les nuages qui, irrités de leur désobéissance, soulèveraient la mer pour engloutir l'île et tous les habitants. Ces barbares témoignèrent le plus profond respect pour les exhortations de leur prêtre et s'assirent sur l'herbe. »

M. Dillon, le Prussien Bushart et un matelot nommé Wilson, les seuls qui restassent vivants du détachement qui avait été sur ce rocher, arrivèrent ainsi sans accident à leur embarcation; ils s'y élancèrent, malgré la grêle de traits et de pierres dont ils furent alors assaillis, et parvinrent enfin à se mettre hors de tout danger.

Après cette déplorable catastrophe, le capitaine du *Hunter*, forcé de lever l'ancre, emmène, avec l'intention de les déposer sur l'île Bow, l'une des Fidji, et

lieu de leur résidence, Martin Bushart et sa femme, un Chinois, un lascar, et cinq indigènes de ces contrées.

Le Hunter approche en effet de l'île Bow, mais l'état de la mer ne permettant pas d'y aborder, le capitaine Robson se décide à faire route pour Canton. C'est à cette simple contrariété de temps, ainsi qu'on va le voir, qu'a été due la découverte des débris des bâtiments de La Pérouse.

Le 20 septembre 1813, on arrive en vue de l'île Tucopia, où sont débarqués, sur leur demande, le lascar Joé ainsi que Martin Bushart et sa femme près d'accoucher. Les autres passagers ne voulurent pas consentir à rester sur une île d'où ils ne pouvaient espérer de regagner l'archipel des Fidji. Le lendemain, on passa à huit lieues de distance d'une grande île assez élevée, qui fut reconnue treize ans après par le capitaine Dillon pour être l'île Mannicolo.

On ne sera pas surpris d'apprendre qu'il se soit écoulé un aussi grand nombre d'années avant que le hasard eût ramené le capitaine Dillon devant l'île Tucopia; mais on saura gré à ce navigateur du désir qu'il eut de revoir, dès que l'occasion s'en présenta, ce même Martin Bushart qui, dans la circonstance critique dont nous avons rendu compte, lui avait donné des preuves d'un si entier dévouement, et auquel, à son tour, il avait eu le bonheur de sauver miraculeusement la vie.

Ce fut le 13 mai 1826, que le capitaine Dillon vint pour la seconde fois devant Tucopia; il reconnut, dans la première pirogue qui s'approcha de son bâtiment, le lascar Joé, et dans la seconde, le brave Bushart.

On apprit de ce dernier que, durant les onze premières années qui suivirent son débarquement sur cette

île, aucun navire européen n'était passé à vue, mais que plus tard elle avait été visitée par deux baleiniers anglais.

Des échanges s'établirent entre les habitants de Tucopia et l'équipage du capitaine Dillon; mais celui-ci ayant été averti que le lascar avait vendu à l'armurier du navire la garde d'une épée en argent, il se la fit apporter, et ayant questionné Bushart, pour savoir comment Joé se l'était procurée, le Prussien lui répondit qu'à son arrivée à Tucopia, il avait vu entre les mains des naturels des chevilles de fer, des chaînes de haubans, des haches, des couteaux, de la porcelaine, le manche d'une fourchette d'argent, et beaucoup d'autres objets; qu'il supposa d'abord qu'un bâtiment avait fait naufrage près de l'île, et que les naturels en avaient sauvé toutes ces choses. Mais lorsque, au bout de deux ans, il eut acquis une connaissance passable de la langue du pays, il reconnut qu'il s'était trompé. Alors seulement il apprit que les objets désignés, et particulièrement la garde d'épée, avaient été apportés par les Tucopiens, qui se les étaient procurés dans une île assez éloignée qu'ils appelaient Mannicolo ou Vanicolo, et près de laquelle deux grands navires comme *le Hunter* avaient fait naufrage à une époque où les vieillards existants alors à Tucopia étaient de jeunes garçons; enfin, qu'il restait encore à Mannicolo quantité de débris de ce naufrage. Le lascar confirma le rapport de Martin, et dit qu'il était allé lui-même à Mannicolo, il y avait environ six ans, et y avait vu deux hommes âgés qui avaient fait partie de l'équipage des navires naufragés. On fit appeler ensuite un Tucopien qui, étant revenu de Mannicolo depuis six ou sept mois, déclara avoir résidé pendant deux

ans sur l'île où s'étaient perdus les deux bâtiments, et qu'on pouvait encore sauver quelques débris de ce naufrage.

D'après tous ces renseignements, donnés d'une manière candide, « je conclus sur-le-champ, dit le capitaine Dillon, que les deux vaisseaux en question devaient être ceux du célèbre et infortuné comte de La Pérouse, puisqu'on n'avait pas entendu parler de la perte de deux grands bâtiments européens autres que ceux-ci à l'époque indiquée.

« J'étais fort à court de vivres, ajoute-t-il; cependant je pris la résolution de me rendre à Mannicolo, et, avec les faibles moyens que je possédais, d'arracher des mains des sauvages les deux hommes qui avaient survécu au naufrage, et que je ne doutais nullement devoir être français.

« Je priai Martin Bushart et le lascar de m'accompagner, à condition d'être ramenés à Tucopia; mais le lascar refusa absolument. Toutefois, Bushart parvint à décider un Tucopien à venir avec nous; et le soir même je remis en route et fis gouverner à l'ouest, attendu que c'était dans cette direction que se trouvait Mannicolo. J'eus du calme et de folles brises pendant la nuit et toute la journée du lendemain, et je n'arrivai en vue de Mannicolo que deux jours après avoir quitté Tucopia. Là, je restai en calme pendant près d'une semaine, à huit lieues de la terre, dont les courants m'approchaient et m'éloignaient tour à tour. Mon navire faisait beaucoup d'eau, et pour surcroît de malheur mes vivres étaient presque épuisés par suite des circonstances qui avaient allongé la traversée. Je me déterminai donc, avec regret, à abandonner mes recherches pour le moment. Je pris ma route vent arrière, poussé par une jolie brise qui venait

de s'élever, et je gagnai le lendemain l'île d'Indenny, communément appelée Santa-Cruz. »

Telle est la manière dont le capitaine Dillon est parvenu à avoir connaissance du lieu où les frégates de La Pérouse ont fait naufrage. On conviendra que les événements qui ont précédé et amené cette découverte ont un caractère bien extraordinaire; et cependant la véracité de l'auteur de la relation, qui les transmet au public, ne saurait être révoquée en doute.

Après avoir tenté, mais en vain, d'aborder à Mannicolo, le capitaine Dillon reprit la route du Bengale, avec le projet de revenir plus tard sur cette île, non pour vérifier de simples conjectures, car il ne lui restait aucun doute sur la réalité de sa découverte, mais dans l'espoir de sauver les deux hommes qu'on disait avoir survécu à la catastrophe du célèbre navigateur français.

Nous ne suivrons pas l'auteur dans les détails des démarches qu'il fit auprès des agents supérieurs de la Compagnie des Indes à Calcutta, pour obtenir les moyens d'exécuter son noble dessein.

Toutefois, les lecteurs français ne verront pas, sans un vif sentiment de reconnaissance, la sollicitude et l'activité avec lesquelles les premières autorités de cette Compagnie célèbre ont fait armer à grands frais le bâtiment destiné à aller chercher et rendre à leur patrie les dernières victimes d'un si grand désastre.

En quittant Calcutta, le 23 janvier 1827, à bord du navire de la Compagnie *la Research*, le capitaine Dillon se rendit à l'île Van-Diémen. Mais n'ayant pas trouvé là tous les objets de remplacement qui lui étaient nécessaires, il alla les chercher au Port-Jackson, d'où il se rendit ensuite à la Nouvelle-Zélande et aux îles des Amis.

La série des faits qui se rattachent directement à l'expédition de La Pérouse recommence à Tongatabou.

Le capitaine Dillon quitte cette île le 25 août, et arrive à Tucopia le 5 septembre. Là, aidé de son fidèle Bushart, il parvient à décider le Tucopien Rathea, qui avait demeuré à Mannicolo pendant cinq ans, à y retourner avec lui, dans la double qualité de pilote et d'interprète. Cet homme était âgé d'environ cinquante ans.

Munie de ces secours, *la Research* atteignit l'île Mannicolo le 7 septembre 1827, mais ne put y jeter l'ancre que six jours plus tard. M. Dillon s'occupa aussitôt du soin d'acheter des naturels et de recueillir directement sur l'île et sur les récifs tous les débris du naufrage qui pouvaient corroborer l'opinion déjà bien établie dans son esprit, que les navires naufragés étaient réellement ceux du comte de La Pérouse. Il interrogea, à l'aide de son interprète, les chefs de l'île qui, par leur âge, avaient pu être les témoins oculaires du fatal événement, et ne négligea rien pour s'assurer si quelque personne des équipages vivait encore. Son habileté, sa persévérance, les précautions multipliées que sa prudence lui suggéra, lui firent surmonter des difficultés nombreuses qui eussent pu arrêter un homme moins accoutumé que lui à traiter avec les peuplades sauvages de ces régions.

Voici quel est le résumé des rapports recueillis de la bouche des vieillards Mannicolais.

« Il y a longtemps, disent-ils, que les habitants de cette île, sortant un matin de leurs maisons, aperçurent une partie d'un grand vaisseau sur un récif en face de la côte du sud ; il y demeura jusque vers le milieu du jour, que la mer acheva de le mettre en pièces. De grandes portions

de ces débris flottèrent le long de la côte. Le navire avait été jeté sur le récif une nuit pendant laquelle il y avait eu un ouragan terrible qui avait brisé une grande quantité de nos arbres à fruits. Nous n'avions pas vu le bâtiment la veille. Quatre hommes échappèrent d'abord et prirent terre au village de Dennemah ; nous allions les tuer, les prenant pour des esprits malfaisants, quand ils firent présent de quelque chose à notre chef, qui leur sauva la vie. Ils résidèrent parmi nous pendant un peu de temps, après quoi ils allèrent rejoindre leurs compagnons qui s'étaient sauvés sur un point de la côte peu éloigné, nommé *Païou*. Là, ils bâtirent un petit navire et s'en allèrent dedans. Nous sauvâmes quantité d'objets des débris. Nous ne tuâmes aucun des hommes du vaisseau, mais il vint à la côte plusieurs cadavres qui avaient les jambes et les bras mutilés par les requins. Dans la même nuit qui avait occasionné la perte de ce bâtiment, un autre vaisseau toucha sur un récif, en face de la partie de l'île nommée *Whanou*, et coula à fond. Les gens de son équipage bâtirent aussi un petit vaisseau, et partirent cinq lunes après que le grand se fut perdu. Pendant qu'ils travaillaient à le construire, ils avaient planté autour d'eux une forte palissade de troncs d'arbres pour se garantir de l'approche des insulaires : ceux-ci, de leur côté, les craignaient; de sorte qu'il y eut peu de communications entre eux. Les hommes blancs étaient toujours à regarder le soleil et les étoiles à travers certaines choses et leur faisait des signes. Deux hommes blancs restèrent après le départ de leurs compagnons; l'un était un chef, l'autre un homme qui servait le chef. Le premier mourut il y a environ trois ans. Une demi-année après, le chef du canton où résidait

l'autre homme blanc fut obligé de s'enfuir de l'île, et l'homme blanc partit avec lui. »

Quelques variations règnent dans la déposition des vieillards; les uns disent, en effet, comme nous venons de le rapporter, qu'il se sauva des hommes de chacun des deux équipages; d'autres affirment qu'il n'y en eut de sauvés que du seul navire qui fit côte à Païou, tandis que l'autre périt corps et biens. Tous se sont accordés, au contraire, à dire qu'il ne restait plus d'Européens à Mannicolo, et que ceux des naufragés qui, après le désastre, ont pu construire un petit vaisseau, en ont profité pour sortir de l'île. Cependant on ignore tout-à-fait encore sur quelles rives étrangères le destin les a fait aborder.

Il est peu probable qu'on puisse obtenir plus tard, sur cette importante matière, beaucoup d'autres renseignements des Mannicolais. Néanmoins le capitaine Dillon a jugé devoir engager un des hommes les plus intelligents de son équipage à se fixer sur ce point, dans l'espoir que, venant à acquérir une connaissance intime du langage, il pût se procurer aussi de plus circonstanciés et de plus nombreux détails sur un événement qui intéresse si éminemment en Europe tous les amis des sciences et de l'humanité.

Les recherches minutieuses et sévères du capitaine Dillon mettent dès ce moment hors de doute :

1° Que deux navires de guerre ont fait, il y a une quarantaine d'années, simultanément naufrage sur l'île Mannicolo;

2° Que ces navires appartenaient à la France;

3° Enfin qu'ils étaient ceux du comte de La Pérouse.

Nous ne suivrons pas l'auteur dans la discussion des

preuves qu'il accumule pour porter à cet égard, dans tous les esprits, la lumière et la conviction ; c'est à son livre plein d'intérêt et de recherches curieuses en divers genres que nous devons renvoyer le lecteur. Il nous suffira de dire que cet officier a rempli la mission que lui avait confiée la Compagnie des Indes anglaises, d'une manière qui lui fait, sous tous les rapports, le plus grand honneur. Il a su échapper, par sa prudence et son habileté, aux dangers qui ont assailli son vaisseau et son équipage, et recueillir sur la déplorable catastrophe du navigateur français une multitude de preuves muettes dont se trouve enrichi aujourd'hui notre musée naval.

Déjà M. Dumont-d'Urville, commandant la corvette *l'Astrolabe*, indépendamment du but scientifique de son voyage autour du monde, avait été chargé de rechercher les traces du naufrage de La Pérouse; mais à son départ de Toulon, au mois d'avril 1826, on ne connaissait pas encore en France les récits faits à Calcutta par le capitaine Dillon sur ses découvertes aux îles Tucopia et Mannicolo. Ce ne fut que pendant sa relâche à Hobart-Town, que M. d'Urville connut la relation des premières découvertes de ce capitaine. Alors, après s'être muni des vivres, des ancres et autres objets qui lui étaient nécessaires, il appareilla le 5 janvier 1828, se dirigeant sur la Nouvelle-Zélande. Le 10 février suivant, *l'Astrolabe* arriva devant Tucopia. Sur les renseignements qui lui furent donnés par les naturels, M. Dumont-d'Urville fit mettre le cap à l'O.-N.-O., et le 25, il mouilla dans un petit havre entre des récifs. A peine eut-il jeté l'ancre dans ce mouillage dangereux, qu'il expédia des canots dans toutes les directions pour chercher le lieu où les frégates avaient pu se perdre. Partout les naturels répon-

dirent vaguement et d'une manière évasive à toutes les questions relatives aux vaisseaux perdus sur leurs côtes; cependant, après plusieurs tentatives inutiles, la vue d'un morceau de drap écarlate séduisit tellement un des Indiens, qu'il conduisit aussitôt le grand canot au lieu même où l'un des deux bâtiments avait péri. Là, on vit disséminés au fond de la mer, à trois ou quatre brasses sous l'eau, des ancres, des canons, des boulets, des saumons de plomb, seuls témoins durables de cette catastrophe. Tout le bois avait disparu. On tenta de soulever une des ancres, mais les coraux, qui depuis quarante ans avaient constamment bâti à l'entour, la retenaient au fond avec tant de force que tous les efforts pour l'en détacher furent inutiles.

Le 2 mars, *l'Astrolabe* alla mouiller derrière le village de Manevai, dans une belle rivière d'eau douce. Lorsqu'elle y fut amarrée, M. d'Urville expédia deux de ses canots. La mission de l'un était d'explorer les récifs de Païou et de Whanou, et celle de l'autre de se procurer les objets les plus remarquables du naufrage, tels qu'ancres, canons, etc. Les officiers qui montaient ces embarcations employèrent deux jours à leurs opérations; les reconnaissances furent exécutées, et l'une des embarcations rapporta à bord une ancre de dix-huit cents livres, un canon court en fonte du calibre de huit, tous deux corrodés par la rouille et couverts d'une croûte épaisse de coraux, un saumon de plomb et deux pierriers en cuivre.

Dès que le capitaine d'Urville eut acquis la certitude que *la Boussole* et *l'Astrolabe* avaient péri à Vanikoro, il communiqua à ses officiers le projet qu'il avait conçu d'élever à la mémoire de La Pérouse et de ses compa-

gnons d'infortune un monument modeste, mais suffisant pour attester les regrets de ses compatriotes. On pense bien que cette proposition fut accueillie avec enthousiasme. Alors on s'occupa sans relâche de sa construction; les travaux en furent poussés avec vigueur, et le 14 mars il fut entièrement terminé.

La forme de ce mausolée est celle d'un cube de six pieds sur chaque arête; il est construit en pierre et surmonté par un obélisque quadrangulaire de six pieds d'arête, fabriqué en planches de koudi. Une des faces est revêtue d'une plaque de plomb, sur laquelle a été gravée cette inscription :

A la mémoire
de La Pérouse
et de ses compagnons

—

L'Astrolabe
14 mars 1828.

Une inauguration, que l'artillerie et la mousqueterie de *l'Astrolabe* rendirent plus solennelle encore, compléta cet hommage funéraire. Tout fait présumer que les insulaires respecteront ce monument; le soin qu'on a pris de n'employer dans sa construction que des matériaux peu susceptibles de tenter leur cupidité doit assurer sa conservation, et sans doute il n'aura d'autre ennemi que le temps.

Au mois de juin de la même année le capitaine de frégate Legoarant de Tromelin, commandant la corvette du roi *la Bayonnaise*, relâcha à Vanikoro; il y vit le monument élevé à la mémoire de La Pérouse par le capi-

taine Dumont-d'Urville, et voulant aussi rendre hommage à cet infortuné navigateur, il fit attacher à ce monument une plaque de cuivre sur laquelle était gravée une inscription analogue à celle qui y était déjà[1].

(1) On a vu, dans la notice que nous avons consacrée à Bougainville, qu'en 1825 le capitaine de vaisseau Bougainville, commandant la frégate *la Thétis*, se trouvant à Botany-Bay, fit élever une colonne funéraire à la mémoire de La Pérouse, sur le lieu même où il avait établi son observatoire, lors de la relâche qu'il y fit en 1788.



SAIZIEU.



SAIZIEU

(LOUIS-FRANÇOIS-RICHARD-BARTHÉLEMI, BARON DE),

CAPITAINE DE VAISSEAU, COMMANDEUR DE LA LÉGION-D'HONNEUR,
COLONEL DES MARINS DE LA GARDE IMPÉRIALE,

Né à Tunis, en Afrique, le 31 janvier 1773.

Fils du baron de Saizieu, consul général et chargé d'affaires de France auprès du bey de Tunis, le jeune Saizieu étant destiné par son rang de famille à suivre la carrière militaire, fut envoyé au collége de Sorèze, et au mois de février 1792, à la suite d'un brillant examen, il entra dans la marine comme élève de deuxième classe.

Il s'embarqua en cette qualité le 1er mars suivant sur *la Badine*. Cette corvette, qui faisait partie de l'escadre aux ordres du contre-amiral Truguet, participa à la prise de Nice, de Villefranche, d'Oneille et à l'expédition dirigée contre Cagliari.

Au mois de mars de l'année suivante, ayant été fait élève de première classe, Saizieu passa sur *la Vestale*, et pendant les quatre mois qu'il y resta, il fit avec cette frégate diverses croisières sur les côtes d'Italie, après avoir rempli une mission à Alger.

Embarqué en 1795 sur le vaisseau *le Guerrier* il parti-

cipa au combat du 14 mars de la même année, que se livrèrent dans les parages de l'île de Corse les armées navales française et anglaise, aux ordres des amiraux Martin et Hottam. Saizieu, qui trouva l'occasion de se distinguer dans cet engagement, fut nommé enseigne de vaisseau le 28 juin suivant.

Pendant les années qui s'écoulèrent de 1795 à 1798, Saizieu fut successivement embarqué sur la frégate *l'Alceste*, le brick *le Hasard* et la frégate *la Justice*. Sur la première, il fit une campagne à Constantinople; sur *le Hasard*, il fit en escadre une croisière sur les côtes de France, et prit part au combat du 13 juillet 1795, et avec *la Justice*, après une croisière sur la côte d'Italie, dans le golfe Adriatique, et à Tunis, il fit partie de l'expédition d'Egypte. Echappé au désastre d'Aboukir, cette frégate se rendit à Malte dont elle trouva la faible garnison bloquée par toute la population de l'île.

Dans les derniers jours du mois d'août 1798, Saizieu passa sur la frégate *la Diane*, qui était aussi à Malte.

Lors du siége de cette île, on lui confia le commandement d'une chaloupe canonnière; il fut ensuite détaché avec deux cents marins pour défendre le fort Ricazoli. Chaque jour il faisait des sorties pour déblayer les avenues de la place; dans un des nombreux engagements qu'il eut à soutenir contre les assiégeants il reçut un coup de feu dont la balle lui traversa la poitrine. La belle conduite de Saizieu dans cette circonstance lui mérita un fusil d'honneur que lui décerna le gouverneur général Vaubois, après l'avoir cité fort honorablement dans un ordre du jour.

Forcé de rentrer en France par suite de cette blessure, il prit passage sur un bâtiment ragusais qui se rendait à Toulon, où il arriva au mois de juillet 1799.

Toutefois le temps de sa convalescence ne fut pas perdu pour le service, car pendant les deux années qu'elle dura, il fut employé aux mouvements du port.

En 1801, Saizieu fut nommé au commandement du chebeck *l'Osiris*, destiné à croiser sur les côtes de France et d'Italie. Quelques heures après sa première sortie, il rentrait à Toulon, ramenant avec lui un corsaire anglais de huit canons, dont il s'était emparé à la suite d'un engagement très vif.

Le 24 mai 1802, il fut promu au grade de lieutenant de vaisseau.

Pendant la courte paix qui suivit le traité d'Amiens, Saizieu remplit sur *l'Osiris* deux missions successives à Alger, dont le dey s'était attiré l'animadversion de la France par divers actes d'hostilité envers le commerce français. Les démonstrations menaçantes que Saizieu fit en cette circonstance furent confirmées quelques mois après par l'envoi à Alger d'une division navale, dont le commandant en chef était chargé de demander réparation de ces griefs.

Saizieu reçut ensuite l'ordre de se livrer sur ce même bâtiment à l'exploration géographique d'une partie du littoral de l'île de Corse, mission dont il s'acquitta avec son zèle accoutumé.

Lorsqu'en 1803, l'empereur ordonna l'admission dans sa garde d'un corps de marins, Saizieu fut du nombre des officiers de la marine appelés à en faire partie. Là, il put mettre à profit les connaissances qu'il avait acquises au collége militaire de Sorèze. Il présenta au colonel de ce corps un plan d'organisation intérieure qui fut adopté, et dont l'exécution lui fut confiée. Ce n'était point une œuvre facile que celle de ployer à la tactique et aux détails militaires des officiers et des marins qui,

jusque-là y avaient été entièrement étrangers. Saizieu y éprouva des difficultés de plus d'une espèce, mais avec le caractère ferme et énergique dont il était doué, il parvint à les vaincre et à faire de ce bataillon un corps d'élite qui s'est acquis depuis une si haute réputation sur les divers champs de bataille de l'Europe.

Pendant le laps de temps qui s'écoula depuis le mois d'octobre 1803, jusqu'en janvier 1805, Saizieu commanda successivement une division de péniches, une de bateaux canonniers, et il prit une part active aux divers engagements que la flottille eut à soutenir contre les croisières anglaises.

Lorsqu'au mois de juin 1804, l'empereur fit au camp de Boulogne la première distribution de décorations de la Légion-d'Honneur, Saizieu reçut la croix de sa propre main.

Le Havre, par sa position centrale sur les côtes de la Manche, était le point où les bâtiments de la flottille, construits et armés dans les ports plus méridionaux, se rendaient isolément, ou par petites divisions, pour en partir ensuite en convois plus nombreux et sous la direction d'officiers supérieurs chargés de les conduire à Boulogne.

Les Anglais projetèrent en conséquence une attaque par mer sur le Havre; elle se borna à plusieurs tentatives de bombardement. Les principales eurent lieu les 16 et 23 juillet et les 1er et 2 août 1804. La dernière fut la plus sérieuse. Le Havre se trouvait à ce moment couvert par une ligne d'embossage, composée de dix-huit canonnières, douze bateaux canonniers, deux bombardes et plusieurs caïques et péniches.

Le feu de cette ligne bien plus efficace que celui des batteries de la ville força les bombardes anglaises, d'a-

bord de prendre une position plus éloignée de terre, et ensuite de se retirer pour n'être pas coulées à fond par la grêle de boulets, d'obus et de bombes qui pleuvaient sur elles. Mais leur retraite fut surtout déterminée par l'appareillage et la manœuvre audacieuse d'une petite division de la flottille composée de deux canonnières et de quelques bateaux canonniers montés par les marins de la garde impériale. Saizieu commandait un de ces bâtiments qui se trouva particulièrement engagé, et il fut du nombre des officiers dont les noms furent honorablement cités par l'amiral Bruix, dans l'ordre du jour publié à cette occasion. Il passa le 21 janvier 1805, au commandement de la corvette *la Vaillante*, et pendant les huit mois qu'il le conserva, il fit diverses sorties et eut plusieurs affaires très vives en ligne d'embossage devant Boulogne.

Au mois de septembre de la même année, à la demande du colonel des marins de la garde impériale, l'empereur accorda à Saizieu le grade de capitaine de frégate, et le ministre de la marine, voulant de son côté lui donner un témoignage de satisfaction, le nomma au commandement de la frégate *la Valeureuse*, à Brest, et peu de jours après à celui de *la Cybèle* à Lorient.

Cette dernière frégate faisait partie d'une division aux ordres du capitaine de vaisseau Lhermite, qui se composait du *Régulus* de soixante-quatorze et de la frégate *le Président*.

Sortie de Lorient le 31 octobre 1805, elle se dirigea d'abord sur les Açores et ensuite sur la côte occidentale d'Afrique, dans le but de ruiner les établissements qui y existaient, et de capturer les nombreux bâtiments anglais et portugais qui s'y livraient à la traite des nègres. La division fit effectivement une grande quantité de

prises dans ces parages, entre autres la corvette anglaise *la Favorite* de dix-huit canons de six et de douze caronades de douze.

Après avoir reconnu l'île de l'Ascension, le commandant Lhermite se porta sur San Salvador (Brésil) où la division mouilla le 28 mars 1806, avec six bâtiments anglais qu'elle avait capturés dans sa route. Ils y furent vendus, et leur produit employé à la ravitailler en vivres et en provisions de toute espèce.

La division avait repris la mer et croisé pendant quatre mois, lorsque, le 19 août 1806, étant à environ cent lieues dans le N. E. de Saint-Domingue, elle essuya un ouragan qui dura quarante-huit heures, et à la suite duquel les trois bâtiments, qui jusque-là avaient navigué bien ralliés, se trouvèrent dispersés. *La Cybèle* engagée deux fois, quoiqu'à sec de voiles, ne dut son salut qu'à l'ordre que donna son capitaine d'abattre une partie de la mâture, et aux précautions qu'il avait prises pour qu'elle ne restât point à la traîne.

Prévoyant l'ouragan, Saizieu avait fait enfermer environ trois cents hommes de son équipage dans la cale, dont les panneaux avaient été cloués sur les écoutilles; cinquante seulement étaient restés sur le pont. Il eut à se féliciter de cet acte de prudence, car le coup de mer qui jeta sa frégate sur le côté tua ou emporta dix-sept hommes, décheville un de ses plats-bords, brisa toutes ses embarcations et fit craquer de son poids quatre baux de la batterie qui fut entièrement remplie d'eau. Il est impossible de se figurer une position plus horrible que celle où se trouvait *la Cybèle*.

Obligé de relâcher à la Nouvelle-Angleterre pour réparer ses avaries, Saizieu, en arrivant à Norfolk, apprit que le vaisseau *l'Impétueux*, battu comme lui par la

tempête et entièrement démâté, avait été dans la nécessité de se jeter à la côte en dehors de la baie de Chésapeack, pour éviter de tomber au pouvoir de la division anglaise qui en bloquait l'entrée. Le commandant de cette division, méconnaissant les droits de la neutralité, avait fait incendier ce vaisseau, en donnant toutefois l'assurance à son capitaine que lui, ni son équipage, ne pourraient être considérés comme prisonniers et qu'ils seraient débarqués libres à Norfolk. Le consul anglais dans cette résidence, s'étant refusé à ratifier cette promesse, une correspondance à ce sujet s'était établie entre lui et le représentant de la France.

Saizieu craignant de voir cette affaire traîner en longueur, prit le parti de la traiter militairement; il fit saisir les embarcations anglaises qui se trouvaient à quai, arrêter leurs équipages ainsi que les marins qui étaient en ville, et signifia au consul anglais qu'il ne les rendrait que lorsque les officiers et l'équipage de *l'Impétueux* auraient été remis à sa disposition. Cet acte de vigueur fut couronné d'un plein succès.

Lorsque les avaries de *la Cybèle* eurent été réparées, Saizieu sortit de Norfolk et alla mouiller dans la baie de Chésapeack, attendant l'occasion de tromper la vigilance de la division anglaise qui le bloquait. Il y était depuis quelques jours, lorsqu'une frégate américaine y entra entièrement démâtée, à la suite d'un engagement qu'elle avait soutenu contre un vaisseau de cette division, et vint se mettre sous la protection du pavillon français.

L'agression des Anglais avait soulevé toute la population du littoral qui en avait été témoin. Cette insurrection, jointe à l'appui que *la Cybèle* prêtait au capitaine américain, fit penser au commandant de la division anglaise qu'il était en droit de méconnaître la neutralité, et

il manœuvra pour venir attaquer les deux frégates dans la baie, Saizieu ne lui en donna pas le temps, il appareilla aussitôt, ayant à la remorque la frégate américaine, passa au milieu des bâtiments anglais, et se rendit à Norfolk, aux acclamations de tous les habitants.

Quelque temps après, lorsque les conséquences de cet événement furent apaisées, Saizieu vint reprendre son mouillage dans la baie, et pour donner le change à la division anglaise, il tint sa frégate dans un état de désemparement qui pût ôter à son commandant toute idée qu'il eût le dessein de partir. Toutefois ses mesures étaient prises, et aussitôt qu'il sut que cette division était allée croiser en dehors, ses mâts furent guindés, ses basses vergues hissées, ses voiles enverguées, et il appareilla immédiatement. Arrivé à neuf heures du soir, le 25 octobre 1807, à l'ouverture de la baie, il apprit d'un bâtiment américain, qui y entrait, quelle était la position de la division anglaise qui croisait devant. Cette division se composait de trois vaisseaux, une frégate et deux brick. Saizieu passa au milieu d'elles et gagna le large en se couvrant de voiles. Ce fut ainsi que, par une détermination hardie, il sut se soustraire à un blocus qui aurait pu durer fort longtemps.

Il dirigea sa route sur le port de Lorient qui avait été celui de son départ deux ans auparavant; mais en y attérant, le 25 novembre suivant, il se trouva cerné et séparé de la terre par plusieurs divisions anglaises. Il jugea de suite qu'il n'avait d'espoir de salut qu'en leur persuadant par sa manœuvre et son peu de voilure qu'il était de leur nation; tantôt il s'approchait d'un de leurs pelotons, puis il se dirigeait insensiblement sur un autre, jusqu'au moment où ayant été vraisemblablement reconnu pour français, plusieurs frégates détachées de ces divisions

vinrent de divers points pour lui barrer la terre; mais Saizieu changea de route de six quarts, passa au milieu d'elles en se couvrant de voiles et gagna l'île de Groix. Un danger d'une autre nature l'y attendait. Comme on avait vu *la Cybèle* sortir du milieu des croisières anglaises, on la prit pour une frégate ennemie. Toutes les batteries firent feu sur elle; Saizieu le reçut sans changer de direction et il en fut accompagné jusqu'au moment où, étant à portée de celles de Lorient, il se trouva par-devant et par-derrière couvert d'une grêle de bombes et de boulets, au milieu de laquelle il effectua son entrée dans le port, aux acclamations de la population entière. Sur le rapport qui fut fait à l'empereur de cette belle manœuvre, le préfet maritime reçut l'ordre de déclarer à Saizieu que c'était à son sang-froid et à son habileté qu'était dû le salut de la frégate *la Cybèle*.

Appelé à Paris à la fin de l'année 1807, Saizieu y fut employé pendant quelques mois comme aide-de-camp du ministre de la marine Decrès; mais ce poste, quelque agréable qu'il fût d'ailleurs, ne convenant point à son activité, il demanda à servir plus utilement. Quoiqu'il ne fût que capitaine de frégate, l'empereur, sur la proposition du ministre, le nomma, le 17 mars 1808, au commandement du vaisseau *le Duguesclin*, de soixante-quatorze, qui faisait partie de l'escadre aux ordres de l'amiral Missiéssy, dans l'Escaut.

Saizieu y organisa un équipage de haut-bord, qui fut bientôt cité comme modèle, par la discipline et l'activité qu'il avait su lui imprimer. A l'approche de l'hiver les vaisseaux qui composaient cette escadre durent se réfugier dans le port de Flessingue, pour s'abriter contre les glaces; mais cette opération ne pouvait avoir lieu qu'en les désarmant complétement, à cause du peu d'eau qui

se trouve dans la passe. Au grand étonnement de l'escadre, le désarmement du *Duguesclin* fut entièrement opéré en dix-huit heures, bien qu'il fût prêt à prendre la mer, avec quatre mois de vivres et d'approvisionnements. L'amiral en témoigna toute sa satisfaction au capitaine Saizieu.

Le 10 mars 1809, Saizieu fut promu au grade de capitaine de vaisseau.

Au mois de juillet suivant, une armée navale aux ordres de sir Richard Strachan, composée de vingt-deux vaisseaux de ligne, de cent vingt autres bâtiments de guerre, et de plus de quatre cents transports, portant quarante mille hommes de troupes, se présenta dans l'Escaut. Les généraux qui commandaient dans l'île de Walcheren et de Cadsant, ayant fait connaître à l'amiral Missiéssy qu'ils pouvaient pour leur défense se passer du concours de son escadre, cet officier général lui fit remonter le fleuve et la plaça dans une position où il put établir devant elle deux lignes d'estacades; mais cette défense, neutralisée par l'action d'un courant rapide, était insuffisante contre les énormes brûlots dont l'ennemi était pourvu. L'objet principal était de les arrêter à une grande distance de l'escadre. Saizieu, préoccupé de cette nécessité, parcourut dans son canot les rives de l'Escaut jusque sous le canon de l'ennemi. Ayant réussi à trouver une position, connue sous le nom de *Frédérick Indrick*, laquelle, faisant un coude sur le fleuve, offrait l'avantage d'arrêter les brûlots avant qu'ils fussent dans la direction de l'escadre, il fit part de sa découverte à l'amiral, qui, à sa demande, l'autorisa à y placer vingt pièces de canon de trente-six tirées de son vaisseau. Cette batterie, dont la renommée s'est perpétuée depuis, garantit en effet l'escadre de toute entreprise incendiaire de la part des An-

glais. Ce service était d'autant plus méritoire que Saizieu seul en avait pris l'initiative.

Lorsque les Anglais eurent renoncé à tout espoir de réussir dans leurs projets contre Anvers et contre l'escadre française, ils redescendirent le fleuve, et à la fin d'août 1809 il ne restait plus un seul de leurs bâtiments sur l'Escaut. Deux commissions consécutives furent alors nommées, l'une chargée de déterminer par quel moyen la marine pourrait concourir avec les troupes de terre à la reprise de Flessingue, dont l'armée commandée par lord Chatam s'était emparée; l'autre de trouver dans les affluents de l'Escaut un mouillage où les vaisseaux pussent se mettre à l'abri des glaces et hiverner sans désarmer. Saizieu fut désigné par le ministre pour être rapporteur de ces deux commissions, et le travail qu'il fut chargé de rédiger reçut un tel assentiment, qu'il devint la base des opérations qu'on aurait entreprises si l'évacuation de Flessingue ne les eût prévenues.

Au commencement de l'année 1810, une nouvelle carrière s'ouvrit pour Saizieu. En exécution des ordres du ministre de la marine, treize cents marins et huit cent soixante ouvriers militaires de toutes professions, commandés par six sous-ingénieurs de la marine, furent mis sous ses ordres. Ce corps était destiné à faire partie de l'armée d'Espagne et à concourir au siége de Cadix. Arrivé à sa destination, Saizieu s'occupa immédiatement de l'installation et de l'armement de tous les bâtiments propres à porter de l'artillerie; il en créa une flottille composée de canonnières et de péniches, dont la majeure partie était à San-Lucar de Barameda.

Le Trocadero était désigné comme point d'attaque; mais pour y parvenir il fallait mettre en défaut la surveillance de la croisière anglaise devant San-Lucar.

Saizieu, dont la flottille sur ce point se composait de dix-huit canonnières et vingt péniches, mit à la voile dans la nuit du 31 octobre 1810. Le vent et la marée le favorisèrent d'abord; mais leur action s'affaiblissant à mesure qu'il s'enfonçait dans la baie de Cadix, et lui devenant au jour tout-à-fait contraires, il se vit forcé de relâcher à Rota. Il ne se dissimulait pas l'imminence du danger de cette position, où ses bâtiments, se trouvant à sec à chaque marée basse, pouvaient aisément être foudroyés par l'escadre anglaise, forte de cinq vaisseaux de ligne, trois frégates, vingt bombardes et quatre-vingt-dix canonnières anglaises et espagnoles. En effet, à peine y était-il entré qu'elle se mit en mouvement pour venir l'attaquer. Saizieu, préférant un combat corps à corps à un bombardement dans une localité où il ne pouvait déployer ses forces, fit sortir la flottille et l'établit en ligne d'embossage; mais le vent qui s'éleva tout à coup en tempête força les Anglais de retourner à leur mouillage, et Saizieu rentra à Rota. Le mauvais temps dura toute la nuit et une partie de la journée du lendemain.

Saizieu, ne voulant pas rester exposé à une nouvelle taque, conçut un de ces projets dont l'audace est quelquefois un élément de succès. Il savait que désormais il ne pouvait sortir de Rota sans combat; mais pour n'en pas faire dépendre les chances de la confusion qu'entraîne toujours une action de nuit, il se détermina à partir en plein jour, en présence des forces ennemies qui l'observaient. En communiquant sa résolution aux capitaines sous ses ordres, il leur fit connaître que, pour que sa sortie de Rota n'eût pas l'air d'une fuite, il voulait que les canonnières qui formaient l'avant-garde naviguassent sans voiles et par la seule action du courant; il leur re-

commanda, afin de ne point déranger leur ligne, de ne pas riposter avec du canon aux coups qu'on tirerait sur eux en venant les attaquer, mais d'attendre que les bâtiments ennemis fussent à demi-portée de pistolet pour ouvrir sur eux un feu bien nourri de mousqueterie, lorsqu'il leur en ferait le signal. Les capitaines, rendus à à leurs bords respectifs, firent part de ce projet à leurs équipages, qui l'accueillirent aux cris de *vive l'Empereur!* mais le général en chef de l'armée, qu'il avait dû en informer à Sainte-Marie, le trouva si téméraire qu'il se disposait à en défendre l'exécution lorsqu'il vit la flottille sous voiles.

Saizieu avait envoyé l'ordre à une division de neuf canonnières, qui était à Sainte-Marie, de se tenir mouillée en dehors des passes, afin d'être en mesure d'appareiller lorsqu'il paraîtrait, et de prendre la flottille anglaise en flanc, pendant qu'il la combattrait de front.

En effet, le 2 novembre 1810, à trois heures après midi, la flottille française sortit de Rota en ligne très serrée, poussée par le courant seulement. L'amiral anglais croyant sans doute qu'elle allait former une ligne d'embossage devant le port, ne fit aucune manœuvre pour l'en empêcher; mais lorsqu'il vit qu'elle continuait sa route, un coup de canon prescrivit aussitôt un appareillage général. Bientôt les vaisseaux près desquels la flottille devait nécessairement passer lui envoyèrent leurs bordées; les frégates et les grandes bombardes les imitèrent, et enfin les canonnières anglaises et espagnoles se dirigèrent sur elle, en la couvrant d'une grêle de boulets. En vain les forts de la côte française, ainsi que l'artillerie légère, dont les hommes s'étaient mis dans l'eau jusqu'à la ceinture, foudroyaient cette masse de bâtiments ennemis; rien ne pouvait l'arrêter; mais lorsqu'ils furent

parvenus à demi-portée de pistolet de la ligne française, les péniches, suivant leurs instructions, s'intercalèrent entre les canonnières, et il partit des unes et des autres un feu de mousqueterie si terrible et si compacte, que tout ce qui montait les douze premières canonnières ennemies fut tué. Mises hors d'état de manœuvrer par la perte totale de leurs équipages, elles vinrent en travers. Celles qui les suivaient, ne pouvant diminuer tout à coup leur vitesse, se heurtèrent contre elles, et furent à leur tour abordées par les dernières. Il en résulta une confusion effroyable, qui fut encore augmentée par le feu continuel de la mousqueterie française. Les canonnières sorties de Sainte-Marie, arrivant alors sur le champ de bataille, écrasèrent du feu de leur artillerie ces bâtiments en désordre. Des cris épouvantables annoncèrent bientôt leur complète désorganisation, et ils n'eurent d'autre ressource que dans la fuite. Ceux qui étaient en état de manœuvrer prirent les autres à la remorque, et tous allèrent se réfugier sous le canon de Cadix. La division de Sainte-Marie les accompagna en continuant de les canonner vivement, et elle vint ensuite former l'arrière-garde de la flottille, qui fit son entrée à Sainte-Marie en bon ordre et sans avoir perdu un seul bâtiment.

A son débarquement dans ce port, Saizieu fut reçu sur le quai par les maréchaux ducs de Dalmatie et de Bellune, qui le félicitèrent sur son brillant succès, et l'emmenèrent au palais du Gouvernement au milieu de la foule accourue sur son passage.

On apprit depuis que l'amiral anglais, voyant la flottille française à Rota, avait conçu le projet de donner le spectacle de sa destruction aux habitants de Cadix. Des tentes avaient été dressées à cet effet sur les remparts de

cette ville, et la population empressée s'y était rendue au premier bruit du canon. Le désappointement de cet amiral fut grand, sans doute; mais, appréciateur éclairé de la manœuvre audacieuse du commandant de la flottille française, et de l'habileté avec laquelle elle avait été dirigée, il envoya dès le lendemain au quartier-général français un parlementaire qui avait pour mission unique de féliciter le commandant sur le succès qu'il venait d'obtenir.

Le maréchal duc de Dalmatie, qui dans un ordre du jour avait payé à Saizieu le tribut d'éloges qu'il méritait, crut devoir demander pour lui, à l'empereur, le grade de contre-amiral; il lui lut même sa dépêche, mais celui-ci le pria de se borner à solliciter les grâces du souverain en faveur de ses officiers et de ses équipages. Quarante-deux décorations de la Légion-d'Honneur et quarante-cinq avancements leur furent accordés, récompense jusqu'alors sans exemple.

Saizieu aurait désiré profiter de la stupeur de l'ennemi pour diriger immédiatement toute sa flottille sur le Trocadéro; mais le général en chef, ne voulant pas l'exposer aux chances d'une traversée aussi périlleuse, lui ordonna de ne la mettre en mouvement que par division. Ce fut en vain que Saizieu combattit un projet dont il calculait les résultats; il obéit, mais après le passage de la première division, l'amiral anglais, jugeant qu'elle serait suivie du reste de la flottille, envoya ses bombardes et ses canonnières dans le détroit de Matagorda, où elles mouillèrent sur trois rangs de hauteur, en sorte que toute tentative de passage devint désormais impossible pour la flottille française.

Il aurait fallu, pour lever l'obstacle qui lui était opposé, que l'artillerie balayât le détroit et détruisît par

son feu les forts et batteries de la rive ennemie; ce parti avait même déjà été adopté, mais on y renonça bientôt, en supputant l'immense consommation de munitions que l'exécution de ce projet eût nécessitée. Saizieu se voyant alors livré à ses seules ressources, et voulant cependant faire arriver sa flottille à sa destination, conçut une entreprise gigantesques.

La rivière de San-Pedro n'est séparée du Trocadéro que par une langue de terre d'environ cinq cents toises; il fit aplanir le terrain, le fit parsemer de planches, et conduisit, par l'intérieur, ses bâtiments de la rivière de Sainte-Marie dans celle de San-Pedro. Là, il les désarma, et profitant de chaque pleine mer, il les fit haler à terre, traîner à bras d'hommes sur des rouleaux, et, après leur avoir fait parcourir les cinq cents toises de trajet, il les fit lancer dans le canal du Trocadéro, où ils furent réarmés immédiatement. Dans l'espace de quinze jours et autant de nuits, trente canonnières, pesant chacune quarante milliers, et trente-cinq péniches furent amenées de la sorte à leur destination. Cette opération, que l'armée entière qualifia d'*herculéenne*, et qui fut effectuée par le seul corps sous les ordres de Saizieu, fut constamment couverte du feu de vingt bombardes et de tous les forts ennemis qui étaient à environ un quart de portée de canon.

Une nouvelle distribution de décorations eut lieu en récompense d'un succès aussi éclatant, et Saizieu reçut celle d'officier [1].

(1) Le ministre de la marine Decrès, auquel il avait rendu compte de cette opération, quoiqu'il fût détaché de son département, lui adressa, en réponse, la dépêche suivante, sous la date du 18 février 1811.

« L'Empereur, monsieur, dans le compte que je lui ai rendu des opé-

Quelque temps après, le projet d'attaquer Cadix fut abandonné; mais Saizieu n'en eut pas moins la gloire d'avoir accompli heureusement une entreprise colossale, et soutenu un combat des plus honorables contre des forces quadruples des siennes.

L'armée étant désormais destinée à rester stationnaire devant Cadix, le commandement du Trocadéro et de ses dépendances, comprenant dix-huit redoutes ou batteries qui formaient le boulevard des lignes françaises, fut confié à Saizieu. Il le conserva dix-huit mois, et pendant ce laps de temps le terrain qu'il occupait fut constamment sillonné par plus de soixante mille bombes; mais l'ennemi ne put jamais réussir, même par surprise, à effectuer un débarquement.

Le 25 août 1812, l'armée ayant reçu l'ordre de quitter ses positions pour marcher sur Madrid, Saizieu fit écharper tous les bâtiments de sa flottille pour n'en laisser que les débris. Le corps de marins et d'ouvriers qu'il commandait forma une brigade dans l'armée. Il prit part à tous les combats qu'elle eut à soutenir ou à livrer pendant cette campagne, et justifia par la bravoure qu'il y

« rations dont vous êtes spécialement chargé devant Cadix, a donné une « attention toute particulière à celles relatives aux mouvements des bâti« ments de la flottille sous votre commandement.

« Sa Majesté prenant en considération les services que vous avez précé« demment rendus, notamment depuis que vous êtes employé en Es« pagne, et voulant récompenser l'habileté et la présence d'esprit dont « vous avez récemment fait preuve dans une circonstance difficile et toute « nouvelle, a daigné, par décret du 8 de ce mois, vous conférer le grade « d'officier dans la Légion-d'Honneur.

« Il m'est très agréable d'avoir à vous annoncer un témoignage aussi « flatteur de la bienveillance et de la satisfaction de Sa Majesté. »

déploya la haute réputation qu'il s'était acquise dans ses engagements par mer.

Le séjour de ce corps en Espagne devenant désormais sans utilité sous le rapport maritime, il fut rappelé en France et y rentra le 15 mars 1813. Le bataillon d'ouvriers militaires fut dirigé sur l'armée d'Allemagne et les marins sur Gênes, où Saizieu alla prendre le commandement du vaisseau *le Scipion*. Mais à peine était-il rendu à cette destination, qu'il fut nommé baron et colonel des marins de la garde impériale. Un nouvel ordre lui ayant prescrit en même temps de rejoindre l'armée dans sa campagne de France, il se mit immédiatement en route, et arriva assez à temps pour prendre part aux divers combats dans lesquels elle acquit une gloire nouvelle.

Les marins de la garde partagèrent constamment avec l'armée la fatigue des marches et les dangers des batailles, mais n'eurent pas comme elle le repos des bivouacs; leurs nuits étaient employées à construire ou à détruire des ponts sous le feu de l'ennemi, et chez ces hommes intrépides le dévouement fut souvent porté jusqu'aux dernières limites des forces humaines; nous allons en citer ici un exemple.

Dans l'un des grands mouvements de l'armée, six escadrons de la garde impériale se trouvèrent acculés de l'autre côté d'un très petit pont, qui n'avait été construit que pour le passage de l'infanterie; ils voyaient arriver à eux plus de six mille cavaliers autrichiens, sous les coups desquels ils eussent infailliblement succombé. Les généraux qui les commandaient apercevant le corps des marins de la garde, qui était le seul qui se trouvât sur ce point, coururent à bride abattue après lui, et prièrent vivement son colonel de venir à leur secours.

Saizieu avait l'ordre de se porter à la tête de l'armée pour faire un pont sur sa route; mais prenant en considération le danger de ces escadrons, et la promesse que leurs chefs lui firent de rendre compte à l'empereur du motif qui aurait retardé l'exécution de son ordre, il fit faire volte-face à ses marins, et se rendant avec eux, au pas de course, vers le pont, il y arriva assez à temps pour mettre le commandant de la colonne ennemie dans l'alternative de renoncer à la charge, ou en l'effectuant, de recevoir le feu d'une mousqueterie à bout portant. Il prit le premier parti, mais en s'éloignant il fit avancer l'artillerie qu'il avait laissée derrière. Saizieu de son côté fit passer le pont à quelques obusiers qu'avait la cavalerie française, et, se portant à quelque distance, pour attirer par son feu celui de l'ennemi et laisser libre le passage des escadrons, il soutint pendant plus d'une heure une lutte fort inégale. Pendant sa durée, la division française passait le pont, homme à homme, chaque cavalier tenant à pied son cheval par la bride. Quand l'opération fut terminée, Saizieu fit brûler le pont, et se remit en route pour rejoindre l'armée, qu'il ne rallia que dans la nuit et au bivouac; les escadrons qui l'y avaient précédé y accueillirent les marins en libérateurs.

L'empereur, instruit de la belle conduite du baron de Saizieu, lui en fit témoigner toute sa satisfaction, et lui accorda pour son corps vingt-cinq croix de légionnaires, quatre d'officiers et quinze avancements en grade. Saizieu qui, suivant sa coutume, s'était encore oublié dans ses demandes, reçut cependant la promesse formelle d'être fait, à la fin de la campagne, contre-amiral et aide-de-camp maritime de l'empereur.

Après les événements de Fontainebleau, en 1814, le

corps des marins de la garde reçut du gouvernement de la Restauration l'ordre de se rendre au Havre, où il fut licencié le 15 juin même année.

Lorsqu'après la paix avec l'Angleterre le baron Malouet, alors ministre de la marine, résolut d'envoyer une station navale dans le Levant, il pressa le baron de Saizieu d'en accepter le commandement. Cette destination ne comportait, d'après les anciens réglements, qu'un capitaine de vaisseau, et Saizieu, par les statuts de la garde impériale, avait, en rentrant dans la ligne, un droit bien reconnu au grade de contre-amiral. Mais dans cette circonstance encore, et sur l'insistance du ministre, il sacrifia son avancement aux convenances du service. Il porta son guidon sur *la Junon*, et, au mois d'octobre 1814, il appareilla de Toulon avec sa division, composée de six bâtiments. En se rendant dans l'Archipel, il se montra dans la baie de Tunis en ligne de bataille, et força le bey à accepter un consul français qu'il avait deux fois refusé de recevoir.

Le but principal de la mission confiée au baron de Saizieu était de rétablir dans le Levant la prépondérance et la considération qu'y avait autrefois le pavillon de France. L'ordre et la discipline qui régnèrent constamment parmi les équipages de sa division, la tenue parfaite de ses bâtiments, concoururent puissamment à ce résultat. Il s'occupa immédiatement des moyens d'extirper la piraterie qui s'exerçait dans ces mers avec la plus effrayante impunité, et, pour y parvenir, il établit des croisières sur les points qui en étaient les plus infestés. Enfin il saisit une circonstance où toute sa division était venue se ravitailler à Smyrne pour y donner, à bord de sa frégate, et de ses propres deniers, la plus belle fête de

nuit qui ait eu lieu en marine. Le souvenir en est resté comme tradition dans cette Echelle. Le consul et les négociants français, établis à Smyrne, vinrent en corps l'en remercier, et lui déclarèrent que cette galanterie toute française avait mis le sceau à ce qu'il avait déjà fait pour ramener les Musulmans à leurs anciens sentiments envers la France. Sa mission était dès lors remplie.

A la fin du mois d'avril 1815, deux avisos expédiés de Toulon apportèrent, à vingt-quatre heures de distance, l'ordre au baron de Saizieu de rentrer en France avec sa division. Il les reçut à Scio, où il était occupé des dernières tentatives pour le salut de la goëlette *la Rose*, qui y avait naufragé. Il les envoya mouiller aux îles d'Orlac, et partit aussitôt pour Smyrne, où il avait laissé sa frégate, en donnant l'ordre à ses bâtiments de l'y rejoindre immédiatement.

En y arrivant, il apprit qu'on y était instruit de l'arrivé des avisos, sous pavillon tricolore, et du rétablissement en France du gouvernement impérial. Il savait aussi que les Anglais s'étaient déjà emparé de la frégate *la Melpomène* devant Livourne, et que leur ambassadeur à Constantinople avait hautement annoncé que la division française serait attaquée, quelle que fût la couleur de son pavillon.

La position de Saizieu, avec des bâtiments d'espèce et de marches différentes, lui présageait assez de difficultés de navigation, lorsqu'il se présenta une circonstance qui, si elle eût été réalisée, pouvait les rendre insurmontables.

Bien qu'il eût fait mouiller hors de vue de Smyrne les avisos porteurs de l'ordre de son rappel, l'objet de leur mission était connu. Aussi le consul de France ne tarda-

t-il pas à instruire le baron de Saizieu que celui d'Angleterre faisait armer clandestinement deux bateaux du pays, porteurs d'émissaires qui devaient aller en direction sur la côte d'Athènes, traverser l'Isthme en courrier, s'embarquer du côté opposé sur de nouveaux bateaux, pour aller donner à Corfou et à Malte la nouvelle du départ de la division française

Saizieu aurait pu employer la force pour empêcher la sortie de ces bateaux; mais comme on lui avait prescrit la plus stricte neutralité, il dut donc recourir à la ruse.

Les instructions qu'il venait de recevoir lui laissaient la faculté de conserver le pavillon blanc jusqu'aux attérages de France. Surpris d'une telle latitude, Saizieu, pensant qu'il y aurait de la faiblesse à se couvrir de la protection d'un pavillon qui n'existait plus, par cela seul qu'il était un symbole de paix, crut devoir y renoncer immédiatement. Cependant ce ne fut que lendemain 2 mai, au lever du soleil, qu'il fit arborer le pavillon tricolore, au bruit de l'artillerie de tous ses bâtiments et aux acclamations de leurs équipages. Le consul de France le fit aussitôt flotter sur sa maison.

Toujours préoccupé de l'idée de détourner le consul d'Angleterre de son projet d'expédition, Saizieu, sentant qu'une démarche isolée ne pourrait que lui en prouver mieux l'opportunité, conçut un plan plus vaste; ce fut de tromper tout le monde, habitants et équipages, sur la véritable destination de sa division.

En conséquence il écrivit à tous les consuls étrangers à Smyrne que ses bâtiments devant se rendre sur les points principaux de l'archipel pour y faire reconnaître le nouveau pavillon, il les priait de profiter de leur

départ, qui aurait lieu le jour même, pour instruire leurs agents que, conformément aux ordres qu'il venait de recevoir, il prescrivait à sa division de donner au commerce étranger la même protection qu'il avait trouvée sous le pavillon précédent. En même temps, il donna à tous ses capitaines une mission de localité avec injonction de mettre sous voiles dans la soirée. Il ne doutait pas qu'en trompant de la sorte l'attente d'un retour en France, le mécontentement descendrait de ses bâtiments en ville et y accréditerait l'effet de ses circulaires; c'est ce qui eut effectivement lieu.

Tous les consuls étrangers s'empressèrent de le remercier de sa notification, et celui d'Angleterre, craignant de donner un éveil inutile, fit suivre sa réponse du désarmement de ses bateaux.

Les bâtiments de la division, excepté la frégate commandante, partirent le soir. Quand ils furent à quelque distance de la ville, et qu'ils ne purent plus communiquer avec elle, Saizieu les appela à l'ordre, et leur fit remettre à chacun un paquet à ne décacheter qu'en dehors du golfe de Smyrne. Dans cette nouvelle instruction, il prévenait les capitaines que la destination qu'il leur avait donnée le matin n'était que simulée, qu'ils eussent à passer la nuit en panne devant la baie, et que le lendemain de très bonne heure il les rallierait pour les conduire en France. *La Junon* appareilla en effet le 3 mai avant le jour, et à sept heures, rendue au milieu de la division, Saizieu la mena avec une telle rapidité que, malgré des contrariétés de vent et la marche inégale de ses bâtiments, il entra le 26 à Toulon.

A son arrivée en ce port, le baron de Saizieu fit parvenir à l'empereur, au nom des officiers et marins de sa

division une adresse de félicitation dans laquelle on lisait les phrases suivantes :

« Le 13 mars, la division navale de France dans le « Levant apprit l'arrivée de Votre Majesté sur les côtes « de France. Nos vœux les plus ardents accompagnèrent « votre merveilleuse entreprise. Leur réalité fut depuis « pour nous l'objet d'une satisfaction indicible.

« Aussi, à peine la nouvelle nous en fut-elle parvenue « que le pavillon tricolore flotta sur nos bâtiments. No« tre artillerie, en le couvrant de fumée, lui offrit l'en« cens le plus digne de la gloire dont il est l'emblème, et « nos acclamations en faveur de Votre Majesté signalèrent « sa réapparition dans un pays où il avait si longtemps « commandé le respect et l'admiration. »

Après la bataille de Waterloo, Toulon conserva pendant quelque temps encore le pavillon tricolore. Un corps de troupes anglo-siciliennes débarqué à Marseille menaçait ce port, et n'attendait que le prétexte d'une hostilité pour l'occuper militairement. Saizieu, ami et confident du noble amiral qui y exerçait alors les fonctions de préfet maritime, le seconda dans ses opérations, et concourut à l'exécution de tout ce que la prudence et la sagesse lui suggérèrent pour préserver le port et la flotte du danger d'une nouvelle invasion.

Ici se terminent les services du baron de Saizieu. Son adresse à l'empereur, et le rapport qu'il avait fait sur les dernières circonstances de son séjour dans le Levant, servirent de prétexte pour le faire éliminer de toutes les catégories dans lesquelles on divisa le corps de la marine à cette époque. Ce ne fut que le 1er janvier 1816 qu'on l'admit à celle de la retraite qu'il n'avait point sollicitée. Il était alors âgé de quarante-deux ans.

Au mois d'août 1830, le comte Sébastiani, alors ministre de la marine, qui avait été à même d'apprécier les services distingués par lesquels le baron de Saizieu s'était signalé aux armées d'Espagne et de France, lui offrit de le réintégrer dans la marine, où tous les vœux le rappelaient; mais il crut devoir le remercier, et n'accepta que la croix de commandeur de la Légion-d'Honneur que le roi Louis-Philippe lui décerna par ordonnance du 1er mars 1831.





PERRÉE

(JEAN-BAPTISTE-EMMANUEL),

CONTRE-AMIRAL,

Né à Saint-Valery-sur-Somme le 19 décembre 1761, mort en combattant le 18 février 1800.

Fils, frère et neveu de marins, le jeune Perrée avait à peine atteint sa douzième année lorsqu'il s'embarqua comme mousse, en 1773, sur le navire du commerce *la Glorieuse*, que commandait son père, et à bord duquel il fit pendant dix-neuf mois le cabotage dans la Méditerranée. Après avoir navigué pendant environ huit ans sur divers bâtiments du commerce en qualité de novice et de matelot, il passa, en 1781, comme second capitaine sur le navire *l'Étoile mignonne*, commandé par un de ses oncles. Il navigua dans ce grade jusqu'en 1788, époque à laquelle, ayant été reçu capitaine au grand cabotage, on lui confia le commandement du navire *la Nouvelle-Étoile*, avec lequel il fit le cabotage dans l'Océan et la Méditerranée, jusqu'à la fin de l'année 1792.

Appelé au service de l'Etat au commencement de l'année 1793, il y fut employé sur divers bâtiments,

d'abord comme enseigne provisoire, et bientôt après comme enseigne entretenu.

Au mois de mai 1793, Perrée, dont plusieurs amiraux avaient eu l'occasion de remarquer le zèle et l'activité, fut nommé lieutenant de vaisseau, et quelques mois après il reçut l'ordre de prendre le commandement de la frégate *la Proserpine*, destinée à aller établir une croisière dans l'Océan. Pendant les huit mois qu'il commanda ce bâtiment, il prit, coula ou brûla soixante-trois navires du commerce anglais, et s'empara d'une frégate hollandaise de trente-deux canons de douze qu'il ramena à Brest.

Promu au grade de capitaine de vaisseau le 10 septembre 1795, il passa au commandement de la frégate *la Minerve*. On mit sous ses ordres quatre frégates et deux corvettes, et il fut chargé d'aller détruire les établissements anglais à la côte d'Afrique. Le zèle et l'activité qu'il déploya dans l'exécution de cette mission furent tels, que non-seulement il parvint à remplir la tâche qu'on lui avait imposée, mais encore il s'empara de cinquante-quatre bâtiments anglais, tous richement chargés.

L'année suivante, il reprit dans la rade de Tunis une frégate et deux corvettes françaises dont les Anglais s'étaient emparés, et les ramena à Toulon, où il débarqua six cents prisonniers.

Lors de l'expédition d'Egypte (mai 1798), Perrée, qui avait été fait chef de division au mois de mars 1796 et qui commandait alors le vaisseau *le Mercure*, fit partie de l'armée navale aux ordres de l'amiral Bruéys. Après le désastre d'Aboukir, le général en chef de l'armée d'Egypte donna à Perrée la mission de parcourir le Nil, pour seconder les opérations de l'armée française et suivre tous ses mouvements. Il fit armer, à cet effet,

une grande quantité de bâtiments légers tirant peu d'eau. Avec cette flottille, il rendit d'importants services, soit en portant de l'artillerie et des munitions sur des points où leur transport par terre aurait été impraticable, soit en fournissant aux différents corps de l'armée des vivres lorsqu'ils en manquaient. Il eut sur ce fleuve plusieurs engagements avec des bâtiments turcs, et il parvint à en détruire un grand nombre; dans l'un de ces engagements il fut blessé au bras gauche. Ces services méritèrent à Perrée une récompense honorable; Bonaparte lui fit présent d'un sabre magnifique sur la lame duquel était écrit, d'un côté : *Bataille de Chebreiss*, et de l'autre : *Donné par le général Bonaparte.*

Lorsque le général en chef de l'armée d'Egypte conçut le projet de s'emparer de la Syrie, il reconnut que le transport des pièces d'artillerie nécessaires aux siéges des places fortes serait impraticable à travers les déserts que l'armée aurait à traverser pour parvenir jusqu'aux frontières de la Syrie; il dut donc recourir à une autre voie pour les faire arriver à leur destination. En conséquence il chargea Perrée d'embarquer à Alexandrie, sur les frégates *la Junon*, *la Courageuse* et *l'Alceste*, l'artillerie de siége, de croiser sur les côtes de Syrie et particulièrement devant Jaffa, afin de se mettre en communication avec l'armée de terre, dont l'arrivée était calculée et indiquée. La mission était d'autant plus difficile et périlleuse, qu'à cette époque le port d'Alexandrie était étroitement bloqué par une escadre anglaise; cependant Perrée parvint à tromper sa surveillance, et il arriva à Jaffa au moment où l'armée commençait à avoir des inquiétudes sur le sort de sa division.

Après avoir débarqué l'artillerie et les munitions qu'il avait à bord, il alla établir une croisière sur les côtes de

Syrie. Pendant les six semaines qu'elle dura, il prit deux bâtiments de la flotte anglaise destinée à secourir le pacha d'Acre, et à bord desquels étaient embarqués les canonniers, bombardiers et mineurs, ainsi que plusieurs pièces de canons de remparts.

Bonaparte ayant échoué devant Saint-Jean-d'Acre, il fallut évacuer les blessés; mais comme leur transport par terre était impossible, Perrée fut chargé de les embarquer sur les bâtiments de sa division. Il reçut, à cet effet, la lettre suivante du général en chef :

Au camp devant Acre, 11 mai 1799.

« Le contre-amiral Ganteaume vous fait connaître, « citoyen amiral, ce que vous avez à faire pour enlever « quatre à cinq cents blessés que je fais transporter à « Tentoura, et qu'il est indispensable que vous transpor- « tiez à Alexandrie et à Damiette; vous vaincrez, par « votre intelligence, vos connaissances nautiques et votre « zèle, toutes les résistances que vous pourrez rencon- « trer; vous et vos équipages acquerrez plus de gloire « par cette action que par le combat le plus brillant. « Jamais croisière n'aura été plus utile que la vôtre, et « jamais frégates n'auront rendu un plus grand service « à la république.

« BONAPARTE. »

Perrée justifia complétement la confiance du général en chef; il parvint à tromper la vigilance des croiseurs anglais, et le dixième jour après son départ des côtes de Syrie, il entrait à Alexandrie, où il débarqua les blessés qu'il avait à bord.

Dans les premiers jours du mois de juin 1799, il reçut

l'ordre de conduire à Toulon les frégates qu'il commandait. Il appareilla d'Alexandrie, et le 18, il se trouvait en vue de ce port, lorsqu'il eut connaissance de l'armée anglaise qui en bloquait l'entrée. Il prit chasse immédiatement; mais après avoir essayé pendant vingt-huit heures d'échapper aux vaisseaux qui le poursuivaient, il se vit entouré et forcé de combattre contre ces forces supérieures. L'engagement, quoique sanglant, fut, on le conçoit bien, de peu de durée; les trois frégates furent prises et Perrée conduit en Angleterre. Ayant été échangé quelques mois après, il se rendit à Paris.

Aux termes des ordonnances, un jury militaire devait être appelé à examiner la conduite de Perrée relativement à la prise de la division qu'il commandait; mais le gouvernement n'attendit pas l'issue de ce jugement pour lui décerner la récompense de ses services; car, par un arrêté des consuls en date du 10 novembre 1799, il fut promu au grade de contre-amiral. C'est en cette qualité qu'il comparut, le 25 du même mois, devant le conseil martial extraordinaire convoqué à Paris pour prononcer à son égard. Ce conseil, après avoir examiné et discuté les manœuvres de Perrée lors de son combat, déclara qu'il avait agi en cette circonstance d'après les règles de la tactique, que, personnellement, il s'était comporté en brave, et qu'il devait être déchargé de toute accusation sur le fait de la prise de sa division.

Quelques jours après ce jugement, le contre-amiral Perrée reçut l'ordre de se rendre à Toulon, pour y prendre le commandement d'une division chargée d'aller ravitailler Malte. Cette division se composait du vaisseau *le Généreux*, sur lequel il arbora son pavillon, de la frégate *la Badine*, des corvettes *la Fauvette* et *la Sans-Pareille*, et de la flûte *la Ville-de-Marseille*, qui portaient

environ trois mille hommes de troupes de débarquement, ainsi qu'une grande quantité de vivres et de munitions. Il appareilla de Toulon, le 10 février 1800, mais retardé à la mer par des vents contraires, il n'arriva à la hauteur de Malte que le 18 au matin. Il espérait pouvoir y entrer le même jour, lorsqu'il eut connaissance d'une escadre anglaise forte de quatre vaisseaux et plusieurs frégates qui croisait à l'entrée de ce port. Au même moment il fit signal aux bâtiments de sa division de virer de bord et de prendre chasse. Resté seul, Perrée manœuvra pour échapper à l'escadre anglaise, mais bientôt forcé de combattre il voulut au moins prendre l'initiative, et il attaqua avec la plus grande intrépidité le vaisseau amiral *le Foudroyant*, que montait Nelson. Les trois autres manœuvrèrent pour entourer *le Généreux*, et alors la lutte devint tout-à-fait inégale. Blessé assez grièvement au-dessus de l'œil gauche, dès le commencement de l'action, Perrée n'avait cependant pas voulu quitter son gaillard d'arrière, lorsqu'environ une heure après un boulet lui emporta la cuisse droite. *Le Généreux*, démâté de tous ses mâts, entièrement désemparé et coulant bas d'eau, fut bientôt contraint d'amener son pavillon. Toutefois, Perrée n'eut pas le chagrin de voir sa défaite, il était mort quelques instants auparavant. Par les soins de ses officiers, son corps fut inhumé, le lendemain du combat, à Syracuse, dans l'église du couvent des Dominicains, dite Sainte-Lucie, aux accents d'une musique funèbre. Son écharpe et ses armes furent confiées au supérieur du couvent, pour être suspendues au-dessus de sa tombe, laquelle est placée à gauche du maître-autel, à l'opposite de celle d'un général napolitain.



MAGON.



MAGON

(CHARLES-RENÉ),

CONTRE-AMIRAL,

Né à Paris le 12 novembre 1763, tué au combat de Trafalgar le 21 octobre 1805.

Un goût déterminé pour les voyages et la vie aventureuse porta de bonne heure les idées du jeune Magon vers la marine, et ses parents, cédant à ses instances, sollicitèrent pour lui le grade d'aspirant, qu'il obtint au mois de septembre 1777; il n'avait pas encore atteint sa quatorzième année. L'année suivante il fut fait garde de la marine et embarqué, en cette qualité, sur le vaisseau *la Bretagne*, que montait le comte d'Orvilliers. Pour son début, il assista au combat d'Ouessant (27 juillet 1778), et la manière dont il s'y conduisit fit présager que la marine aurait un jour en lui un officier distingué. Promu au grade d'enseigne en 1780, il passa sur *le Solitaire*. Ce vaisseau faisait partie de l'armée navale aux ordres du comte de Guichen, et il participa aux trois combats qu'elle livra, les 17 avril, 15 et 19 mai, à celle de l'amiral Rodney. L'année suivante il assistait, sur *le Caton*, dans l'armée du comte de Grasse, aux combats des 28, 29 avril et 5 septembre 1781. Ce vaisseau étant tombé

au pouvoir des Anglais dans celui du 19 avril 1782, Magon fut conduit d'abord à la Martinique, et ensuite en Angleterre, où il fut retenu comme prisonnier sur parole.

Toutefois sa captivité ne fut pas de longue durée, car, ayant été échangé, il revint en France au mois de septembre de la même année. Quelque temps après son retour, il s'embarqua sur la frégate *la Surveillante*, avec laquelle il fit une campagne d'environ quinze mois dans les mers de l'Inde.

Au mois de novembre 1786, Magon, qui avait été fait lieutenant de vaisseau le 1er mai précédent, fut nommé au commandement de la frégate *l'Amphitrite*, et chargé d'aller reprendre l'île de Diégo-Garcia, dont les Anglais s'étaient emparés, et sur laquelle ils avaient déjà commencé à former un établissement. Il s'acquitta de cette mission avec le plus grand succès; il détruisit les forts élevés par les Anglais et les força à abandonner cette île. Il se rendit ensuite à Madagascar, toucha à l'île Aga-Léga, parcourut l'archipel des îles Séchelles qu'il avait ordre d'explorer, et rentra à Brest en 1788, après une campagne de près de dix-neuf mois. A son retour, il passa successivement comme second sur les frégates *la Dryade* et *le Pandour*, avec lesquelles il navigua, pendant environ dix-huit mois, dans les mers de l'Inde et dans celles de Chine.

En 1791 on confia à Magon le commandement de la frégate *la Minerve*, avec la mission de se rendre au Bengale pour y faire installer le pavillon tricolore dans les divers établissements français; il était en outre chargé d'une mission importante auprès du gouverneur général anglais à Calcutta, et il la remplit avec succès. Au mois de novembre 1792 il quitta *la Minerve* pour passer au commandement de *la Cybèle*, avec laquelle il fit une

nouvelle campagne d'un an dans l'Inde. Lors de la déclaration de guerre entre l'Angleterre et la France, Magon, qui en avait été instruit par un aviso expédié de France, parvint à en informer le gouverneur de Pondichéry en trompant la surveillance d'une escadre anglaise qui le bloquait, et il préserva ainsi d'une capture certaine les divers bâtiments du commerce qui s'y trouvaient alors.

Magon était en relâche à l'Ile-de-France en 1794 avec sa frégate, lorsque des troubles y éclatèrent. Arrêté et mis en prison par suite des dénonciations portées contre lui à la *société populaire*, on le traduisit en jugement; mais les faits qu'on lui avait imputés ayant été reconnus calomnieux, il fut rendu à la liberté. L'assemblée coloniale le nomma alors commandant de l'artillerie volante d'un des cantons de l'île, et il fut ensuite attaché au gouverneur de la colonie comme aide-de-camp maritime. Quelques mois après il fut nommé au commandement des forces navales qui se trouvaient dans les mers de l'Inde; il porta son guidon sur *la Prudente*, et il conserva ce commandement supérieur jusqu'au mois de juin 1796, époque à laquelle il le remit au contre-amiral Sercey, qui arrivait d'Europe.

Cet officier général apportait à Magon sa nomination au grade de capitaine de vaisseau, dont il avait été pourvu au mois de janvier 1795, et comme il se trouvait le plus ancien des capitaines de sa division, il le fit reconnaître en qualité de commandant en second. Magon, qui commandait *la Prudente*, formait avec *la Régénérée* l'escadre légère de cette division lors du combat qu'elle soutint, le 9 septembre 1796, contre les vaisseaux anglais *l'Arrogant* et *le Victorieux*, et il y prit une part glorieuse. De 1796 à 1798, Magon remplit plusieurs missions au

Bengale, à Batavia et à Madagascar; mais à son retour à l'Ile-de-France il fut atteint d'une maladie grave occasionnée par les fatigues qu'il avait éprouvées et forcé de quitter son commandement.

Lorsque sa santé fut rétablie, le contre-amiral Sercey lui confia le commandement de la frégate *la Vertu.* Il mit sous ses ordres *la Régénérée*, et le chargea d'escorter en Europe deux vaisseaux de la Compagnie des Philippines richement chargés. Il appareilla de l'Ile-de-France au mois de février 1798. Le 24 avril suivant, étant en relâche aux îles de Loss (côte d'Afrique), où des réparations indispensables l'avaient forcé d'entrer, une frégate anglaise s'y présenta. A ce moment *la Régénérée* se trouvait séparée de *la Vertu*, qui était à l'ancre et ses vergues amenées. A la vue de la frégate ennemie, Magon appareilla immédiatement et alla au-devant d'elle. L'engagement qui eut lieu dura environ vingt minutes; le capitaine anglais, ne jugeant pas à propos de le continuer plus longtemps, prit chasse sous toutes voiles. Magon, qui ne pouvait abandonner ses galions pour se mettre à sa poursuite, rentra à son mouillage. Aussitôt que les réparations qui avaient nécessité sa relâche furent terminées, il leva l'ancre, et, continuant sa route, il entra à Rochefort au mois de septembre 1798, après avoir mis ses deux galions en sûreté dans un des ports d'Espagne. La Compagnie des Philippines, voulant reconnaître le service que lui avait rendu le capitaine Magon dans cette circonstance, lui fit remettre par M. Hervas, consul général d'Espagne à Paris, une riche armure sur laquelle était gravée une inscription qui attestait sa reconnaissance.

L'envie, qui s'attache toujours aux succès éclatants, n'avait pas épargné Magon pendant son absence. A son retour en France il apprit qu'il avait été destitué par

suite de l'accusation portée contre lui d'avoir participé activement au renvoi des agents Baco et Burnel, qui avaient été embarqués de vive force par les ordres de l'assemblée coloniale de l'Ile-de-France. Toutefois, la réputation méritée de bravoure et de talent qu'il s'était acquise dans son corps le servit efficacement en cette circonstance. L'amiral Bruix, qui avait pour Magon beaucoup d'estime et d'amitié, sollicita vivement sa réintégration ; il l'obtint, et quelques mois après il fut élevé au grade de chef de division.

Sa santé délabrée exigeant beaucoup de repos, Magon fut employé pendant quelque temps dans la commission chargée, auprès du ministre, de la réorganisation de la marine. Cette opération terminée, il fut envoyé en inspection dans les ports de l'Océan, et, à son retour à Paris, au mois de juin 1801, on lui confia le commandement du vaisseau *l'Océan*, qu'il conserva jusqu'au mois d'août suivant. A cette époque il prit celui du *Montblanc*, qui faisait partie de l'armée navale aux ordres de l'amiral Villaret, destinée pour l'expédition de Saint-Domingue.

En y arrivant, l'amiral chargea Magon de s'emparer du fort Dauphin, et il mit à cet effet sous ses ordres une division de quatre vaisseaux et deux frégates. Quoique ce fort fût défendu par une forte artillerie et une nombreuse garnison, Magon parvint, en très peu de temps, à le réduire et à s'en emparer. En récompense de ce brillant fait d'armes, le général en chef Leclerc lui conféra provisoirement le grade de contre-amiral.

L'amiral Villaret, en informant le ministre de la marine de l'heureuse issue de cette opération et de l'habileté avec laquelle Magon l'avait conduite, demandait pour lui la confirmation du grade qui venait de lui être accordé, et il s'exprimait en ces termes : « L'ancienneté

« des services de cet officier, son caractère, ses talents et « sa bravoure éprouvée, lui méritent éminemment cette « distinction. Elle lui a été décernée par le vœu unanime « de l'armée, et je ne doute pas que le gouvernement ne « confirme cette nomination. » Elle le fut effectivement au mois de mars 1802.

A son retour en France en 1804, Magon reçut l'ordre de se rendre à Boulogne, où l'amiral Bruix lui confia le commandement de l'aile droite de la flottille, et il prit part aux divers engagements qu'elle eut à soutenir contre les Anglais.

En 1805, le contre-amiral Magon fut envoyé à Rochefort pour y prendre le commandement d'une division composée des vaisseaux *l'Algésiras* et *l'Achille*, et de la frégate *la Didon*. Cette division, ayant pris des troupes à bord, reçut l'ordre de rejoindre, aux Antilles, l'armée navale aux ordres de l'amiral Villeneuve, et elle y arriva dans les premiers jours du mois de mai.

Au combat de Trafalgar (21 octobre 1805), Magon, qui avait son pavillon sur *l'Algésiras*, commandait la seconde division du corps de réserve, lequel était sous les ordres directs de l'amiral Gravina. Dans le fort de la mêlée, le vaisseau anglais *le Tonnant*, de quatre-vingts, tomba sur *l'Algésiras* et embarrassa son gréement dans le sien. Cette circonstance parut favorable à l'amiral Magon pour aborder ce vaisseau, et il en donna l'ordre. De son côté, le capitaine du *Tonnant* faisait ses dispositions pour aborder *l'Algésiras*, en sorte que c'était à qui des deux équipages passerait à bord de l'autre. La résistance et la bravoure étant égales, le carnage fut considérable; car, pendant cette lutte, ces vaisseaux ne cessaient pas de se canonner; néanmoins aucun des deux équipages ne put réussir dans son audacieuse entreprise.

Cependant le capitaine du *Tonnant*, voyant l'inutilité de ses efforts pour aborder *l'Algésiras*, était parvenu à se dégager; alors le combat continua avec une nouvelle vigueur de part et d'autre. Magon, quoique blessé grièvement au bras et à la cuisse dès les premiers moments du combat, n'avait pas voulu quitter le pont. Il se portait partout, encourageant son équipage avec le sang-froid le plus héroïque, lorsqu'un biscaïen vint le frapper d'un coup mortel à la tête et terminer son existence. Déjà la plupart des officiers de *l'Algésiras* avaient éprouvé le même sort, et plus de deux cents hommes de son équipage étaient hors de combat. Peu de moments après, les trois mâts de ce vaisseau tombèrent successivement, et l'officier qui avait succédé à Magon dans le commandement se vit obligé d'amener le pavillon.

Ce combat était le douzième auquel Magon assistait; il était alors âgé de quarante-deux ans.





LEJOILLE

(LOUIS-JEAN-NICOLAS),

CHEF DE DIVISION,

Né à Saint-Valery-sur-Somme le 11 novembre 1759, tué en combattant le 9 avril 1799.

Le père de Lejoille, marin très expérimenté, destinant son fils à suivre la carrière de la marine, le fit embarquer comme mousse, dès l'âge de sept ans, sur le bâtiment de commerce qu'il commandait. Après lui avoir fait faire quelques voyages dans la Méditerranée, il le débarqua et l'envoya au collége d'Abbeville pour y faire ses études, qu'il alla ensuite achever à Amiens.

L'expérience du métier de la mer qu'avait acquise le jeune Lejoille dans les campagnes qu'il avait faites avec son père lui mérita d'être admis, en 1776, comme matelot timonnier sur la flûte *la Tamponne*, avec laquelle il fit une campagne d'environ un an aux Antilles et aux Etats-Unis d'Amérique.

En 1780, Lejoille s'embarqua sur *le Degranbourg* en qualité d'officier auxiliaire. Ce bâtiment, que commandait son père, était affrété par l'Etat; il fut armé en guerre et destiné à faire partie de l'escadre aux ordres du commandeur de Suffren. Sorti de Brest avec cette escadre au mois de mars 1781, il participa, le 16 avril

suivant, au combat de la Praya, livré à l'escadre anglaise commandée par le commodore Johnston.

A l'arrivée de l'escadre au cap de Bonne-Espérance, le père de Lejoille obtint du commandeur l'autorisation de se démettre du commandement du *Degranbourg* en faveur de son fils, et quelque temps après il fut expédié pour France, afin d'y porter la nouvelle du combat de la Praya.

Lejoille continua de servir sur ce bâtiment jusqu'à la paix de 1783; à cette époque il quitta le service de l'Etat pour reprendre celui du commerce, et il navigua sur divers navires jusqu'en 1793. Nommé lieutenant de vaisseau le 6 mai de la même année, il fut envoyé au Havre pour y prendre le commandement de la corvette *la Céleste*, qu'il avait ordre de conduire à Toulon. Dans son trajet pour se rendre en ce port, il s'empara du brick de guerre anglais *le Shout*, de dix-huit canons.

A son arrivée à Toulon, Lejoille fut embarqué comme lieutenant en pied sur *le Tonnant*. Dans une sortie que fit ce vaisseau il s'empara de la frégate anglaise *l'Alceste*, et en récompense de la bravoure que Lejoille déploya dans l'action qui eut lieu, le commandement de cette frégate lui fut confié.

En 1795, *l'Alceste* faisait partie de l'armée navale aux ordres du contre-amiral Martin. Cette armée, forte de quinze vaisseaux, six frégates et trois corvettes, et ayant à bord environ cinq mille hommes de troupes, sortit de Toulon le 3 mars 1795. Le 7, étant en vue des côtes de la Corse, où elle devait opérer le débarquement de ces troupes, on eut connaisssance d'un vaisseau anglais qui sortait du golfe de San-Fiorenzo et paraissait chercher à rejoindre son escadre, qu'on savait être à l'ancre devant Livourne.

L'amiral fit signal à trois de ses frégates de chasser ce vaisseau, et toute l'armée les suivit à peu de distance. *L'Alceste*, en raison de sa marche supérieure, l'atteignit la première, et Lejoille, sans attendre ses deux conserves, commença son feu sur lui avec la plus grande audace. En moins d'un quart d'heure de combat il amena son pavillon; c'était *le Berwick*, de soixante-quatorze canons. On apprit depuis que, dès les premières volées, son capitaine avait eu la tête emportée par un boulet, événement qui sans doute avait hâté la reddition de ce vaisseau. Le représentant du peuple Le Tourneur (de la Manche), en mission près l'armée navale de la Méditerranée, et qui était à bord du vaisseau amiral, prit immédiatement un arrêté par lequel il nommait le brave Lejoille capitaine de vaisseau. Cette nomination ne tarda pas à être ratifiée par la Convention nationale[1]. Dans

(1) Voici la lettre que Le Tourneur écrivit à cette occasion à la mère de Lejoille.

Toulon, le 26 germinal, an III de la république française.

Le représentant du peuple Le Tourneur (de la Manche,) en mission près l'armée navale de la Méditerranée et l'armée d'Italie, à la citoyenne Lejoille, à Valery-sur-Somme.

« Votre fils, citoyenne, le brave Lejoille, est conservé à sa patrie;
« consolez son digne père par l'espoir de le voir sous peu cueillir de
« nouveaux lauriers.

« Blessé lors du combat que sa valeur lui fit livrer au vaisseau anglais
« *le Berwick*, il fut par mes ordres apporté à bord du *Sans-Culotte*,
« pour y être pansé sous mes yeux. Lorsque je quittai ce vaisseau pour
« suivre sur une frégate les mouvements de l'armée, il fut séparé de l'es-
« cadre et relâcha à Gênes, où votre fils désira être mis à terre; depuis
« ce temps j'ai eu plusieurs fois de ses nouvelles; je vous annonce avec
« satisfaction que sa guérison avance, et l'on assure même qu'il ne res-
« tera pas estropié.

« Je joins ici plusieurs exemplaires de ma proclamation aux marins,

l'engagement que *l'Alceste* avait soutenu contre le vaisseau *le Berwick*, Lejoille avait été blessé assez grièvement à la jambe et au bras droit. Transporté d'abord sur le vaisseau amiral, il fut ensuite mis à terre à Gênes, et huit mois suffirent à peine à son rétablissement.

Pendant sa convalescence, le Directoire exécutif l'avait promu au grade de chef de division, et ce fut en cette qualité qu'à son retour dans ses foyers il reçut l'ordre de se rendre à Venise pour y surveiller l'armement des vaisseaux pris en ce port. Cette opération terminée, Lejoille se rendit à Corfou, où il remplit une semblable mission, et de là il revint à Toulon.

A son arrivée, il fut pourvu du commandement du *Généreux*. Ce vaisseau faisait partie de l'armée navale aux ordres de l'amiral Brueys; au combat d'Aboukir, il était à l'arrière-garde. Engagé avec *le Bellérophon*, de soixante-quatorze, il parvint à le démâter, et bientôt un fanal hissé à la corne d'artimon de ce vaisseau lui fit connaître qu'il avait amené. Lejoille alors suspend son feu et donne l'ordre d'aller l'amariner; mais la lenteur qu'apporta l'officier chargé de cette mission ayant donné le temps à plusieurs vaisseaux anglais de venir au secours du *Bellérophon*, Lejoille se vit forcé de l'abandonner. « J'ai manqué de prendre *le Bellérophon* par la faute « d'un de mes officiers, écrivait Lejoille à son père; je

« à la suite de laquelle est le décret qui confirme Lejoille dans le grade « de capitaine de vaisseau, que sa bravoure me porta à lui conférer sur « le champ de bataille.

« Jouissez longtemps et paisiblement de la considération publique que « vous mérite le présent que vous avez fait à la patrie, en lui donnant « un tel défenseur.

« Salut et fraternité.

« Le Tourneur (de la Manche). »

« crois que je l'aurais tué... mais il a payé sa négligence « et sa désobéissance, pour ne pas dire sa poltronnerie; « car, quelques heures après, il a été tué par un boulet « de l'ennemi. »

Malgré les pertes et les avaries qu'avait éprouvées Lejoille dans cet engagement, il parvint à se soustraire aux poursuites des Anglais, et il dirigea sa route sur Corfou. Parvenu à la hauteur de l'île de Candie, il rencontra le vaisseau *le Léander*, de cinquante-quatre canons. Après environ cinq heures du combat le plus acharné, dans lequel le capitaine anglais fut blessé, Lejoille le força d'amener son pavillon, et il le conduisit à Corfou. Sur ce vaisseau se trouvait le capitaine Bary, commandant du vaisseau qui portait le pavillon de Nelson, et que cet amiral envoyait en Angleterre avec ses dépêches. Les deux capitaines que le sort des armes avait fait tomber au pouvoir de Lejoille n'eurent toutefois qu'à se louer de ses procédés généreux, car il les renvoya en Angleterre, sur parole, aussitôt que le commandant du *Léander* fut assez bien rétabli de ses blessures pour supporter le voyage.

Le séjour de Lejoille à Corfou lui fournit de nouvelles et fréquentes occasions de signaler son zèle et sa bravoure. Cette île manquait de tout; l'Italie, qui aurait pu lui fournir des ressources, était au pouvoir des Russes; mais plus le danger devenait pressant, plus le commandant du *Généreux* redoublait d'efforts. A la tête d'un détachement de son équipage, il sort de Corfou, et accompagne le corps de troupes que le général Chabot, commandant en chef dans cette île, avait appelé pour chasser les Turco-Albanais des positions qu'ils occupaient, et qui gênaient les communications entre le fort de Butrinto et Corfou.

Mais bientôt la flotte russo-turque vint prendre position devant Corfou, et cette place se trouva en état de siége. A ce moment elle ne comptait qu'environ dix-huit cents hommes de troupes pour sa défense; les forces maritimes se composaient du vaisseau *le Généreux*, d'une corvette, une bombarde, un brick, et quatre demi-galères (*le Léander* n'ayant pu être armé faute de marins).

Cependant les nobles, qui mettaient tout en usage dans les îles Ioniennes, pour soulever les habitants contre les Français, tentèrent de faire révolter les habitants de Corfou contre la garnison. Le faubourg de Manduchio leva le premier l'étendard de la rébellion; ses habitants, réunis à des paysans, se portèrent au nombre d'environ douze cents sur les hauteurs du fort d'Abraham, et occupèrent toutes les avenues de la place. Le général Chabot sortit avec du canon, à la tête de huit cents hommes, pour les débusquer, mais leur position était si forte qu'il se vit obligé d'invoquer le secours du commandant du *Génereux*. Lejoille alors appareilla, suivi de la bombarde et des deux demi-galères, et il se mit en devoir de battre le fort neuf du côté de la mer. Son feu fut si terrible, qu'il obligea les rebelles de sortir des maisons où ils s'étaient retranchés, et d'évacuer le faubourg, où les soldats entrèrent munis de torches et l'incendièrent.

Quelques jours après, six bâtiments de guerre russes et turcs vinrent mouiller à quelque distance de Corfou; Lejoille appareilla plusieurs fois pour les harceler à leur mouillage, mais bientôt un grand nombre de vaisseaux, frégates et caravelles vinrent rallier les premiers, et toute la flotte combinée se trouva réunie dans le canal de Corfou.

Le Généreux alors se dirigea vers la partie du sud-est de la ville, et là il attaqua deux frégates russes qui y croisaient. Lorsqu'il les eut combattues et mises en fuite, il poussa sa bordée jusqu'à la hauteur de la rivière de Messongi, et à une distance de trois lieues de la place. Un vaisseau et trois caravelles mirent sous voiles pour couper la retraite au *Généreux*, mais le brave Lejoille les canonna si vigoureusement qu'il les contraignit à la retraite. Non content de ces deux engagements, il se porta ensuite vers l'île du Lazaret pour attaquer le vaisseau amiral russe et deux frégates restés à l'ancre. Après s'être battu pendant plus d'une heure contre ces trois bâtiments et les avoir considérablement endommagés, il vint reprendre son mouillage sous le canon de la citadelle.

Cependant les ressources en vivres et en munitions s'épuisaient, et la position des Français à Corfou devenait de plus en plus critique. Lejoille reçut l'ordre de se rendre à Ancône pour y presser l'envoi des secours attendus de cette place et les amener à Corfou. En conséquence il appareilla avec le brick *le Rivoli*, qui était venu depuis peu se ranger sous ses ordres, et traversant l'escadre russo-turque, qui leur envoya plusieurs volées sans pouvoir retarder leur marche, ces deux bâtiments arrivèrent à Ancône après quelques jours de traversée. Lejoille embarque sur son vaisseau et sur le brick mille hommes de troupes, une grande quantité de vivres et de munitions, et après une absence d'environ un mois il remet à la voile pour rejoindre Corfou. Toutefois, dans la crainte que les Français, dont il connaissait la position, n'eussent capitulé, il ne voulut pas s'engager dans le canal de cette île avant d'avoir obtenu des renseignements certains sur l'état des choses.

Il se servit pour cela d'un bâtiment neutre, et en attendant son retour il résolut, de concert avec le général commandant les troupes qu'il avait à bord, de mettre ses bâtiments en sûreté dans le port de Brindes. Il fallait, à la vérité, y pénétrer de vive force, mais l'entreprise ne paraissait pas très difficile. L'entrée en était défendue seulement par un fort appelé le château de Mer, occupé par quelques centaines d'hommes des bandes du cardinal Ruffo. Lejoille avait le projet de passer à corps de voiles sous les batteries de ce fort sans riposter à son feu, et de le prendre ensuite à revers; mais son pilote ayant maladroitement échoué *le Généreux* sous le fort, Lejoille se vit obligé de l'attaquer de front, toutefois avec d'autant plus de désavantage qu'il ne pouvait se servir que des canons placés depuis l'arrière jusqu'au grand mât. Malgré cette circonstance, le fort se rendit en moins de deux heures; malheureusement, peu d'instants auparavant le brave Lejoille fut tué par un boulet de canon. La reddition de la ville et du château de terre suivirent immédiatement celle du château de Mer; mais cette conquête, sans fruit pour le pays, ne compensa pas la perte qu'il fit dans la personne d'un officier aussi distingué que le commandant du *Généreux*. Ce vaisseau, remis à flot, resta à Brindes jusqu'à l'arrivée des nouvelles de Corfou, et il fut ensuite ramené à Ancône.

Ainsi périt, le 9 avril 1799, à l'âge de trente-neuf ans, un officier qui promettait d'égaler un jour les hommes de mer les plus illustres de la marine française.



DE GRASSE.



GRASSE

(FRANÇOIS-JOSEPH-PAUL, COMTE DE),

MARQUIS DE GRASSE-TILLY, COMMANDEUR DE L'ORDRE ROYAL ET MILITAIRE DE SAINT-LOUIS, CHEVALIER DE CELUI DE CINCINNATUS, LIEUTENANT GÉNÉRAL DES ARMÉES NAVALES,

Né à Valette, en Provence, en 1723, mort à Paris le 11 janvier 1788.

Destiné par sa famille à entrer dans l'ordre de Malte, le jeune de Grasse s'embarqua sur les galères, au mois de juillet 1734, en qualité de garde, et y fit plusieurs campagnes jusqu'en 1738, époque à laquelle il passa sur le vaisseau *l'Eole*, qui fit diverses croisières dans le Levant.

De 1740 à 1746, il servit successivement, comme garde de la marine, sur les vaisseaux *le Ferme*, *le Diamant*, et sur les frégates *le Castor* et *la Syrène*.

En 1747, le jeune de Grasse était embarqué sur *l'Emeraude*. Cette frégate faisait partie de l'escadre aux ordres de M. de la Jonquière, chargée de conduire à Pondichéry un convoi de vingt-cinq bâtiments de la compagnie des Indes. Cette escadre, qui se composait de six vaisseaux et six frégates, fut rencontrée, à la hauteur du cap Finistère, par une flotte de dix-sept vaisseaux anglais, commandée par l'amiral Anson. Le combat qui

s'engagea fut, comme on le pense bien, tout à l'avantage de l'armée anglaise. Les six vaisseaux français tombèrent successivement en son pouvoir, toutefois après une vigoureuse résistance. *L'Emeraude* éprouva le même sort, et de Grasse fut conduit en Angleterre, où il resta environ deux ans, comme prisonnier sur parole.

Au mois de mai 1754 il fut nommé lieutenant de vaisseau, et s'embarqua successivement en cette qualité sur la gabare *l'Ambitieuse* et les vaisseaux *l'Amphion* et *le Tonnant*, avec lesquels il fit des campagnes dans la Méditerranée, à Saint-Domingue et aux Antilles, jusqu'en 1758.

A cette époque il prit le commandement du cutter *le Zéphir*, qu'il conserva pendant près de trois années ; il remplit diverses missions importantes, dont une à la côte de Guinée, qu'il était chargé d'explorer.

Nommé capitaine de vaisseau au mois de janvier 1762, on lui confia le commandement du *Protée*. Il fit avec ce vaisseau une campagne à Saint-Domingue et aux Antilles.

Pendant les années qui s'écoulèrent de 1764 à 1778, de Grasse commanda, en 1765, la frégate *l'Héroïne*, dans l'escadre du comte Duchaffaut, campagne contre les corsaires saletins ; en 1772, la frégate *l'Isis*, campagne d'évolutions dans l'escadre aux ordres du comte d'Orvilliers ; en 1775, la frégate *l'Amphitrite*, station de Saint-Domingue, faisant partie de l'armée du comte d'Estaing ; en 1776, le vaisseau *l'Intrépide*, dans l'escadre du comte Duchaffaut.

Au combat d'Ouessant (27 juillet 1778) le comte de Grasse montait *le Robuste*, de soixante-quatorze, qui faisait partie de l'arrière-garde de l'armée du comte d'Orvilliers. Ce vaisseau engagé plusieurs fois, dans cette ac-

tion, avec des forces supérieures, soutint vaillamment l'honneur du pavillon.

Nommé chef d'escadre en 1779, le comte de Grasse alla prendre à Brest le commandement de quatre vaisseaux et plusieurs frégates avec lesquels il se réunit à l'armée navale aux ordres du comte d'Estaing devant la Martinique, et il participa au combat qu'elle soutint, le 6 juillet 1779, contre celle commandée par l'amiral Byron. L'année suivante il assista, dans les mêmes parages, aux trois combats livrés par le comte de Guichen à l'amiral Rodney, les 17 avril, 15 et 19 mai.

Au commencement de l'année 1781, la France fit de grands préparatifs maritimes, résolue qu'elle était d'opérer enfin l'entière délivrance des Etats-Unis d'Amérique. Depuis Louis XIV on n'avait pas conçu de vaste projet. Les Hollandais étaient excités à tirer vengeance des dommages que l'Angleterre venait de leur causer en s'emparant des îles Saint-Eustache, Saint-Martin et de Saba dans les Indes-Occidentales. D'un autre côté, on pressait les Espagnols de déployer leurs moyens maritimes, et déjà ils étaient en mesure de s'emparer de la Floride dans le continent américain. La Jamaïque, dont on espérait faire la conquête, était le prix qu'on destinait à leur alliance et à leur fidélité.

En effet, à cette époque, la situation des Américains était des plus déplorables; sans crédit public, sans revenus, le congrès n'avait à sa disposition aucune ressource permanente, et après sept ans de combats la principale force de l'armée ne consistait que dans des milices mal aguerries.

Louis XVI, ne voulant pas s'être engagé en vain au salut de cette république, résolut de lui envoyer des secours en hommes et en argent. Une armée navale forte

de vingt-trois vaisseaux portant des troupes de débarquement, et ayant à bord huit millions de livres tournois, ainsi que des armes et des munitions de toute espèce, sortit de Brest le 24 mars 1781. Le comte de Grasse, qui la commandait, manœuvra si habilement et fut si bien servi par les vents que, le 28 avril suivant, il était en vue du Fort-Royal de la Martinique.

L'amiral Rodney, informé de la destination du comte de Grasse, avait détaché dix-huit vaisseaux de son armée sous le commandement de sir Samuel Hood, avec ordre de s'opposer à l'entrée de l'armée française au Fort-Royal et de lui enlever le nombreux convoi qu'elle escortait. L'amiral Hood, aussitôt qu'il eut connaissance de cette armée, fit porter sur elle. A son approche, le comte de Grasse signala à son convoi de ranger la terre le plus près possible, et pendant qu'il faisait route vers la baie, il laissa arriver sur l'amiral anglais, qui, reconnaissant la supériorité de forces de l'armée française, ne songe plus qu'à combattre de loin et à forcer de voiles pour s'éloigner. Cette supériorité semblait devoir assurer au comte de Grasse un avantage marqué dans la chasse qu'il donna à l'armée ennemie, mais l'avant-garde, devenue l'arrière-garde par le changement de front qui s'était opéré, n'ayant pas assez forcé de voiles, il résulta de là qu'il ne put attaquer que quatre vaisseaux anglais. Le comte de Grasse, après avoir poursuivi l'amiral Hood pendant l'espace de trente lieues dans l'ouest de Sainte-Lucie sans pouvoir l'entamer, leva la chasse et vint prendre mouillage dans la rade de la Martinique.

Il n'y fit pas un long séjour. De concert avec le marquis de Bouillé, il résolut d'attaquer l'île anglaise de Tabago. Pendant que ce général s'emparait du Gros-Ilot, le comte de Grasse, informé que l'armée anglaise qui,

après la chasse qu'il lui avait donnée, s'était réfugiée à Saint-Christophe et à Antigues, manœuvrait pour remonter au vent des îles, remit à la voile, le 25 mai, pour accélérer par sa présence la reddition de Tabago. Arrivé en vue de cette île, il eut connaissance de six vaisseaux et d'un convoi qui cherchaient à y entrer. A son approche, ils prirent chasse, et le comte de Grasse, après les avoir inutilement poursuivis pendant douze heures, revint protéger la descente à Tabago du marquis de Bouillé. La conquête de cette île, qui eut lieu le 1er juin 1781, en établissant une communication directe entre les îles françaises et le continent espagnol, priva en même temps de tout refuge les vaisseaux anglais en station à la Trinité.

Le retour à la Barbade de l'escadre et du convoi chassés par le comte de Grasse avait déterminé l'amiral Rodney à se porter avec toutes ses forces au secours de Tabago; mais à peine arrivé en vue de cette île il en apprit la reddition. Le comte de Grasse, aussitôt qu'il l'aperçut, appareilla pour aller à sa rencontre; le 5 juin les deux armées se trouvèrent en présence à environ deux lieues de distance; mais Rodney s'étant éloigné pendant la nuit, et ne se trouvant plus en vue le lendemain, l'amiral français retourna à Tabago pour l'approvisionner en munitions de guerre et de bouche.

On s'étonna d'autant plus alors de la manœuvre de l'amiral Rodney en cette circonstance, qu'à la supériorité de marche de ses vaisseaux il réunissait l'avantage du vent. L'armée française se composait de vingt-trois vaisseaux, celle de Rodney était de vingt-un, et certes cette disproportion n'était pas assez grande pour lui faire redouter les suites d'une bataille. En cas d'échec, Sainte-Lucie et Antigues lui offraient une retraite assurée, la

dernière de ces îles étant approvisionnée des objets nécessaires au radoub de ses vaisseaux. Le comte de Grasse au contraire n'avait à espérer aucune de ces ressources à la Martinique ni à Saint-Domingue, et il aurait eu lieu de craindre d'être forcé, à la suite d'une action vive, de renvoyer en Europe une partie de ses vaisseaux pour s'y radouber.

La saison de l'hivernage qui s'approchait ne permettant pas au comte de Grasse de tenter aucune entreprise contre les possessions anglaises, il prit la résolution de ramener au Fort-Royal de la Martinique les troupes aux ordres du marquis de Bouillé, de rassembler tous ses bâtiments de transport et de les escorter jusqu'au cap Français, où il arriva le 26 juillet 1781.

Il y était attendu de puis plusieurs jours par *la Concorde.* Cette frégate lui amenait vingt-cinq pilotes américains qu'il avait demandés au congrès dès le mois de mars précédent, et elle lui apportait aussi les réponses aux dépêches qu'il avait écrites au général Rochambeau et au chevalier de la Luzerne, ministre de France auprès du congrès. Par ces lettres, dans lesquelles on lui faisait le détail de la position critique des provinces méridionales des Etats-Unis, on lui proposait deux points pour agir offensivement contre les Anglais, New-York ou la baie de Chesapeak, et on ajoutait qu'il n'avait pas un moment à perdre s'il voulait primer l'escadre anglaise dans les parages d'Amérique.

Le comte de Grasse alors distribue sur ses vaisseaux trois mille cinq cents hommes de troupes de débarquement, fait voile, quelques jours après, pour la baie de Chesapeak, paraît, le 28 août suivant, devant le cap Henri, et va ensuite jeter l'ancre à Lynn-Haven. Le même jour, l'amiral Hood arrivait des îles du Vent de-

vant Sandy-Hook avec quatorze vaisseaux pour se ranger sous les ordres de l'amiral Graves, qui stationnait sur ce point avec cinq.

Le premier soin de l'amiral français fut d'expédier une de ses corvettes pour informer de son arrivée le général Washington. Ensuite il envoya plusieurs vaisseaux et frégates à l'embouchure des rivières James et York, pour en former le blocus. Trois mille quatre cents hommes de troupes furent embarqués sur des canots et chaloupes qui, sous l'escorte de deux frégates, remontèrent la rivière James et se réunirent à l'armée américaine.

Le comte de Grasse attendait, à son mouillage de Lynn-Haven, des nouvelles de la marche du généralissime américain et le retour de ses embarcations, lorsque, le 5 septembre, à la pointe du jour, sa frégate de découverte lui signala vingt-sept voiles, dans l'est, faisant route pour la baie. Les vents étaient alors au nord-est. Aussitôt il fait le signal de se préparer au combat et de se tenir prêt à appareiller. Vers midi, la marée permettant de mettre sous voiles, un nouveau signal ordonna de couper les câbles, et, en appareillant, de former la ligne par rang de vitesse. Cette manœuvre s'exécuta avec tant de célérité que, nonobstant l'absence d'environ quinze cents hommes et quatre-vingt-dix officiers employés au débarquement des troupes dans la rivière James, l'armée fut sous voiles en moins de trois quarts-d'heure. Bougainville commandait l'avant-garde sur *l'Auguste*, de quatre-vingts; le comte de Grasse était au corps de bataille, sur *la Ville-de-Paris*, de cent quatre canons, et l'arrière-garde était sous les ordres du chevalier de Monteil, qui montait *le Languedoc*, de quatre-vingts.

L'armée anglaise, forte de vingt vaisseaux, était commandée par les amiraux Graves, Hood et Drake; elle

avait l'avantage du vent et était formée sur la ligne du plus près, tribord amures. En s'approchant des Français elle vira vent arrière; mais elle ne se présentait point sur une ligne parallèle à la leur.

Le comte de Grasse, pour donner à tous ses vaisseaux l'avantage de combattre à la fois, fit signal à ceux de la tête, qui par la variété des vents et des courants se trouvaient trop au vent, d'arriver de deux quarts, afin que par là sa ligne fût mieux formée. Peu de moments après l'action s'engagea vivement entre les deux avant-gardes et à la portée de la mousqueterie entre les vaisseaux de tête. Quelques vaisseaux des deux corps de bataille firent feu les uns sur les autres, mais à une grande distance. L'arrière-garde anglaise, en tenant constamment le vent, évita l'attaque de celle des Français qui faisait tous ses efforts pour l'amener au combat. L'engagement, qui avait commencé à quatre heures du soir, dura jusqu'à six heures et demie. Cinq vaisseaux anglais furent considérablement endommagés dans leur mâture, et *le Terrible* fut tellement maltraité que, ne pouvant plus tenir sur l'eau, l'amiral Graves se vit obligé d'y faire mettre le feu. Ce fut en vain que pendant quatre jours le comte de Grasse chercha à renouveler le combat; les vents variables et les temps orageux qui survinrent éloignèrent les deux armées, et alors, dans la crainte que Hood ne le devançât dans la Chesapeak, l'amiral français revint y prendre son mouillage. En y rentrant, il s'empara des frégates *l'Iris* et *le Richemond*, qui avaient été expédiées par l'amiral Graves pour couper les bouées des vaisseaux français au mouillage de Lynn-Haven. L'avantage le plus marquant de cette action fut d'obliger l'armée navale des Anglais à se retirer sans avoir pu secourir l'armée du lord Cornwallis, qui, étroitement bloquée dans York-

Town et attaquée vivement par les Français et les Américains établis sous ses murs, capitula le 19 octobre, et consomma, par sa reddition, la délivrance de l'Amérique[1].

La présence de l'armée navale française n'étant plus nécessaire pendant l'hiver sur les côtes de l'Amérique septentrionale, le comte de Grasse remit à la voile et se dirigea sur les Iles-du-Vent. Pendant sa traversée il détacha quatre de ses vaisseaux auxquels il donna l'ordre d'aller au cap Français prendre sous leur escorte un nombreux convoi destiné pour les ports de France, et il continua sa route avec les autres.

En quittant la baie de Chesapeak, l'amiral avait dessein de se porter sur la Barbade pour tâcher d'intercepter ou l'escadre anglaise à son retour de New-York, ou ses convois à leur arrivée d'Europe; mais divers coups de vent qu'il essuya et qui endommagèrent plusieurs de ses vaisseaux dans leur mâture le forcèrent de renoncer à ce projet, et il fit voile pour la Martinique où il mouilla le 26 novembre 1781.

Après avoir pourvu aux réparations de ses vaisseaux, le comte de Grasse appareilla le 17 décembre, ayant à bord trois mille cinq cents hommes de troupes de dé-

(1) Le congrès, pour témoigner au comte de Grasse sa reconnaissance de l'habileté et de la valeur qu'il avait développées en attaquant et battant la flotte britannique, lui offrit quatre des pièces de canon prises à York-Town, et le roi, par brevet du 21 juillet 1786, l'autorisa à les accepter et à les placer dans son château de Tilly.

Ces canons portaient chacun l'inscription suivante: *Pris à l'armée anglaise par les forces combinées de la France et de l'Amérique, à York-Town, en Virginie, le 19 octobre 1781; présentés par le Congrès à S. E. le comte de Grasse, comme un témoignage des services inappréciables qu'il a reçus de lui dans cette mémorable journée.*

barquement commandés par le marquis de Bouillé et destinés à l'attaque de la Barbade. Le comte de Barras était chargé de protéger, avec quelques vaisseaux, le débarquement de ces troupes; l'amiral s'était réservé de bloquer les dix-neuf vaisseaux anglais mouillés dans la baie de Carlisle, tandis que le marquis de Bouillé, après avoir mis pied à terre, chercherait, en les bombardant à boulets rouges, à les obliger de combattre l'armée navale française malgré leur infériorité. Mais les vents s'opposèrent constamment à ce projet d'attaque; les fortes brises et les grains violents qu'il éprouva dans le canal de Sainte-Lucie forcèrent le comte de Grasse de rentrer au Fort-Royal après avoir été séparé d'un de ses vaisseaux qui, démâté dans un abordage, tomba sous le vent et alla se réfugier à Saint-Domingue.

Toujours constant dans son projet contre la Barbade, l'amiral reprit la mer le 28 décembre, cette fois avec six mille hommes de troupes de débarquement; mais il ne fut pas plus heureux dans cette seconde sortie; il éprouva des contrariétés et des obstacles tels, qu'il se vit obligé de relâcher encore à la Martinique, où il mouilla le 3 janvier 1782. Le bâtiment qui portait la plus grande partie de l'artillerie de siége, ayant été démâté, tomba sous le vent et alla se réfugier à Saint-Eustache.

Privés de cette ressource, le comte de Grasse et le marquis de Bouillé tournèrent alors leurs vues sur Saint-Christophe. L'armée navale mit à la voile et mouilla le 11 janvier à la Basse-Terre, l'une des rades de cette île. Elle s'y empara de vingt-quatre bâtiments anglais dont plusieurs étaient complétement chargés.

Le débarquement des troupes s'effectua le lendemain; bientôt les Français se trouvèrent en possession de la Basse-Terre et ils se disposèrent à former l'investisse-

ment de Brimstone-Hill. Déjà deux batteries le bombardaient lorsque, le 24 janvier, les frégates françaises signalèrent un grand nombre de voiles. C'était l'armée anglaise qui venait au secours de Saint-Christophe. Cette armée, commandée par l'amiral Hood, était composée de vingt-deux vaisseaux et avait à bord deux mille quatre cents hommes, qu'elle avait pris à la Barbade et à Antigues.

Aussitôt le comte de Grasse fait signal à son armée d'appareiller. Il avait alors vingt-neuf vaisseaux. En mettant à la voile, son projet était tout à la fois d'empêcher les Anglais de s'emparer du mouillage de Sandy-Point ou de leur couper les communications avec les îles françaises et les îles conquises, et de protéger la réunion de deux vaisseaux qu'il avait laissés en radoub à la Martinique.

A la vue des Français, l'armée anglaise qui, malgré l'avantage du vent, s'efforçait d'éviter le combat avec autant de soin que ceux-ci cherchaient à l'engager, revira de bord pour s'approcher de Saint-Christophe. Le vent, qui passa à l'est-sud-est, lui donna la facilité de courir largue sur cette île, tandis que cette variation obligeait l'armée française de tenir le plus près pour serrer les Anglais sur Névis. Le comte de Grasse était déjà parvenu à la hauteur de cette dernière île lorsque son escadre légère, que suivait son avant-garde, au lieu de continuer à porter sur Névis arriva. Alors l'amiral Hood, profitant de l'avantage du vent et de la marche supérieure de ses vaisseaux, vint mouiller, à la chute du jour, à la pointe des Salines, malgré les manœuvres de l'avant-garde française, qui ne put que tirer sur quelques-uns des vaisseaux de l'arrière-garde anglaise. Le jour suivant, le comte de Grasse attaqua deux fois l'armée anglaise à son mouil-

lage; mais, serrée et embossée dans une position formidable, elle ne put être entamée. L'amiral, alors convaincu que de nouvelles attaques ne seraient qu'en pure perte, y renonça entièrement. Toutefois, en se tenant sous voiles jusqu'à la fin du siége de Brimstone-Hill, et toujours en vue de l'armée anglaise, il continua de la bloquer et de protéger l'arrivée des convois qu'on lui envoyait de la Martinique et de la Guadeloupe.

Cependant, lors de sa seconde sortie pour aller attaquer la Barbade, l'armée du comte de Grasse n'avait pu se procurer des vivres que pour six semaines; encore ne les devait-elle en grande partie qu'à la précaution qu'avait eue l'amiral d'arrêter de force plusieurs bâtiments neutres qui en étaient chargés, et ce n'était pas sans la plus vive impatience qu'il attendait le convoi qui devait apporter tout ce qu'on aurait pu en rassembler dans les îles françaises.

Aussitôt que ce convoi fut arrivé, l'armée quitta sa station et alla jeter l'ancre devant Névis, île distante d'environ deux lieues du mouillage de l'armée anglaise. Ce changement de position ne faisait point perdre aux Français l'avantage du vent, et le comte de Grasse, pensant que les Anglais ne s'exposeraient pas à passer devant son armée pour remonter à Antigues, se proposait de reprendre son blocus dès le lendemain. L'amiral Hood lui en évita la peine. Profitant de l'éloignement de l'armée française, il donna l'ordre à ses vaisseaux d'appareiller pendant la nuit en coupant leurs câbles, et en laissant des feux allumés sur leurs bouées. Cette manœuvre habile s'exécuta sans que les frégates françaises laissées en observation en eussent connaissance. Lorsque, le lendemain, le comte de Grasse s'aperçut que l'armée anglaise avait quitté son mouillage, sa première

pensée fut de se mettre à sa poursuite ; mais l'inégalité de marche de la majeure partie de ses vaisseaux, la crainte, en tombant sous le vent, de perdre trop de temps pour remonter à la Martinique, la nécessité d'y retourner au plus tôt pour protéger les convois attendus à chaque instant d'Europe, toutes ces considérations réunies le forcèrent de renoncer à ce dessein, et en quittant Névis il fit voile pour la Martinique.

Au commencement de l'année 1782, la France et l'Espagne, fatiguées de la longue durée de la guerre d'Amérique, avaient résolu de frapper de concert un coup d'éclat en s'emparant de la Jamaïque. Vingt mille hommes de troupes réglées devaient attaquer cette colonie, sous la protection de cinquante vaisseaux de ligne aux ordres du comte de Grasse. Le rendez-vous de ces forces de terre et de mer était au cap Français ; mais des obstacles qu'il n'est pas toujours donné à la prudence humaine de surmonter, en dérangeant les combinaisons de la campagne des Antilles, influèrent aussi sur les opérations ultérieures. Un convoi, sorti de Brest sous l'escorte de dix-neuf vaisseaux et destiné à ravitailler l'armée du comte de Grasse, fut rencontré à la mer par l'amiral Kempemfeldt. Quoiqu'il n'eût que treize vaisseaux, il osa attaquer la flotte française, et le succès couronna son audace. Il s'empara de quatorze transports et dissipa les autres. Assaillie le lendemain de cette rencontre par une violente tempête et par des vents d'ouest qui soufflèrent pendant douze jours consécutifs, ce fut en vain que l'escadre française lutta contre les éléments, et elle se vit obligée de rentrer à Brest dans l'état le plus déplorable. Deux vaisseaux seulement et cinq ou six transports parvinrent à gagner Saint-Domingue.

Pendant ce temps le gouvernement anglais, dans le

but de rétablir en sa faveur la supériorité navale d'où dépendait la conservation des colonies qui lui restaient aux Iles-du-Vent, y expédiait l'amiral Rodney avec dix-sept vaisseaux. Son premier soin fut de stationner son armée au vent des îles françaises, sur une ligne qui s'étendait depuis la Désirade jusqu'à Saint-Vincent, et de placer toutes ses frégates sous le vent pour intercepter un convoi qu'il savait être sorti de Brest sous l'escorte de trois vaisseaux; mais ce convoi lui échappa, et son arrivée à la Martinique rétablit l'abondance dans cette colonie.

Aussitôt que l'armée du comte de Grasse fut en état de reprendre la mer, il remit à la voile et fit route pour Saint-Domingue, dans le but de se réunir à la flotte espagnole aux ordres de don Solano qui l'y attendait. L'amiral aurait pu se flatter, malgré la marche lente de plusieurs de ses vaisseaux, d'éviter l'armée anglaise; mais il avait à protéger un convoi de cent cinquante bâtiments portant les troupes et les munitions de guerre destinées à l'attaque de la Jamaïque. Ce convoi était placé sous l'escorte de deux vaisseaux et de deux frégates, et l'amiral le suivait de très près avec son armée. Déjà il avait presque entièrement dépassé la Dominique lorsque, le 9 avril, au point du jour, il aperçut l'armée anglaise qui manœuvrait pour l'approcher. Aussitôt le comte de Grasse ordonne à son convoi de forcer de voiles et d'aller mouiller à la Guadeloupe jusqu'à nouvel ordre. En même temps, pour se placer entre ses transports et l'armée anglaise, il fait signal à la sienne de se former en bataille, babord amures. S'apercevant ensuite que l'arrière-garde des Anglais et une partie de leur corps de bataille étaient retenus par le calme sous la Dominique, il fait arriver sur leur avant-garde la division du marquis de

Vaudreuil. L'attaque des Français fut si vive, qu'en moins de deux heures ils désemparèrent totalement deux vaisseaux anglais et en endommagèrent plusieurs autres qu'ils forcèrent d'arriver. Malgré cet avantage, qui ne devait pas lui faire oublier son infériorité[1], le comte de Grasse fit cesser le combat à l'approche de la partie de l'armée anglaise que le calme avait contrariée, et revira de bord pour rallier et protéger deux de ses vaisseaux encore en calme sous la Dominique, et en danger d'être coupés.

Quoique cet engagement n'eût été que partiel, l'amiral ne négligea pas d'en tirer avantage. Il avait remarqué que Rodney, sans doute pour ne pas affaiblir son armée, n'avait point détaché de vaisseaux à la poursuite du convoi. Présumant avec raison qu'il l'oserait encore moins dans un moment où il avait à protéger ceux de ses bâtiments qui se trouvaient dégréés et désemparés, le comte de Grasse expédia à ses transports l'ordre de continuer leur route. En effet, ils remirent à la voile à onze heures du soir, et, tandis que l'armée anglaise manœuvrait pour empêcher celle de l'amiral français de passer au vent des îles, le convoi arriva à sa destination sans avoir été inquiété.

Cependant, le comte de Grasse, dans l'intention de se rendre à Saint-Domingue par le nord, cherchait à s'élever au vent des Saintes et à doubler la Désirade au vent; mais divers accidents, plus funestes les uns que les autres, rendirent toutes ses manœuvres inutiles. Dans la nuit du 9 au 10 avril, *le Zélé* aborda *le Jason,* et lui

(1) L'armée française se composait de trente-trois vaisseaux, celle de l'amiral Rodney était de trente-sept.

causa des avaries telles que ce vaisseau se vit obligé de se rendre à la Guadeloupe pour s'y réparer. Déjà *le Caton*, dont un des canons avait crevé dans le dernier combat, avait aussi relâché dans cette île. Toutefois, l'armée française, réduite à trente-un vaisseaux, conservait toujours le vent, tenait ses feux allumés et continuait à courir des bordées pour passer au vent des Saintes. Malheureusement, dans la nuit du 11 au 12, *le Zélé*, étant venu aborder *la Ville-de-Paris* par son travers, rompit son mât de misaine et son beaupré. L'amiral donna aussitôt l'ordre à la frégate *l'Astrée* de prendre *le Zélé* à la remorque; mais pendant le temps qui s'écoula entre cet ordre donné et son exécution, ce vaisseau tomba sous le vent en s'approchant de l'armée anglaise. Au jour, le comte Grasse, voyant que *le Zélé* se trouvait en danger d'être coupé, ne balança pas à aller à son secours. Dans ce but, il fit à son armée le signal de se rallier en bataille dans l'ordre renversé, babord amures, et bientôt après celui de forcer voiles et de se préparer au combat. Le danger du *Zélé* étant imminent, chacun de ces signaux fut appuyé d'un coup de canon.

A la vue de ces mouvements, l'armée anglaise, de son côté, se forma, tribord amures, aussi dans l'ordre renversé, avec d'autant plus de facilité que les vents la favorisèrent, en passant de l'E. à l'E.-S.-E., et elle fit porter alors sur les premiers vaisseaux du corps de bataille français. Le comte de Grasse, pour donner au *Zélé* le temps de se sauver, forma son armée en ligne de bataille, et arriva en même temps sur la tête de celle des Anglais. Cette manœuvre eut l'effet qu'il en attendait; *le Zélé* continua sans danger sa route pour la Guadeloupe, tandis que l'avant-garde anglaise et une partie de son corps

de bataille, parvenues à demi-portée de canon du centre de l'armée française, arrivèrent et le prolongèrent sous le vent, ainsi que son arrière-garde.

A huit heures un quart, le 12 avril 1782, l'action s'engagea. L'armée française, qui ne se composait en ce moment que de trente vaisseaux, eut à soutenir un combat très vif dans lequel sa première et sa seconde escadre furent très maltraitées; *la Ville-de-Paris*, surtout, fut presque entièrement dégréée, ce qui ralentit singulièrement sa marche. Quant à la troisième escadre et à la partie de la première qui la suivait, elles éprouvèrent moins d'avaries; mais, au lieu d'exécuter les signaux de ralliement qui leur furent faits et de régler leur marche sur celle du vaisseau amiral, ils continuèrent à forcer de voiles. Dès lors la ligne française se trouva rompue. De plus, les vents, en variant jusqu'au S.-E., lui devinrent défavorables. Cette variation, qui fit faire chapelle à quelques vaisseaux, occasionna la rupture de l'ordre de bataille. Le désordre qui fut la suite de ce mouvement forcé donna à l'amiral Rodney la facilité de couper la ligne française, en arrière de *la Ville-de-Paris*, aux postes occupés par *le Glorieux*, qui fut démâté complétement, et par les quatre vaisseaux qui le suivaient. Elle fut également coupée en avant par les trois vaisseaux de tête du corps de bataille anglais. A la variation du vent succéda un calme profond, qui dura environ cinq quarts d'heure. Alors l'horizon se trouva couvert d'une fumée si épaisse que les combattants ne pouvaient se distinguer mutuellement. Toutefois le combat n'en continua pas moins avec acharnement de part et d'autre. Vers midi, le vent s'étant élevé, les dix-huit vaisseaux anglais qui avaient prolongé la première et la seconde escadre française profitèrent de la brise, et de concert

avec ceux qui avaient traversé la ligne française, ils firent porter sur trois vaisseaux que leur état désemparé avait forcé de rester de l'arrière, mais qui n'amenèrent qu'après la plus vigoureuse résistance. *La Ville-de-Paris*, dégréée et démâtée en partie, était aussi restée de l'arrière. Environné par dix vaisseaux qui l'attaquaient des deux bords, de l'avant et l'arrière, le comte de Grasse, sans aucun espoir de retraite ni de secours, abandonné par ses matelots, après avoir combattu sans interruption pendant dix heures, et étant entièrement désemparé, se vit contraint d'amener son pavillon. L'histoire de la marine présente peu d'exemples d'un combat aussi long, aussi vif et d'une résistance aussi opiniâtre. *La Ville-de-Paris* eut cent-vingt-un hommes tués, et un nombre considérable d'officiers et de marins blessés. Ce vaisseau se trouva dans un tel état de délabrement que les Anglais furent forcés de le remorquer depuis le champ de bataille jusqu'à la Jamaïque [1].

Le combat du 12 avril coûta à la France cinq vaisseaux, qui tous éprouvèrent le sort le plus déplorable. *La Ville-de-Paris* et *le Glorieux* périrent corps et biens en retournant en Europe. *Le César* sauta en l'air, le soir même du combat, par l'imprudence de ceux qui l'amarinèrent. *L'Hector*, attaqué sur le banc de Terre-Neuve par deux frégates françaises, coula quelques jours après, à la vue d'un bâtiment marchand qui ne put sauver que deux cent cinquante hommes de son équipage. Enfin *l'Ardent*, après avoir été deux fois en danger de couler bas, parvint à gagner Antigues, où il fut condamné. Des

(1) Un fait digne de remarque, c'est que le comte de Grasse, qui pendant les dix heures que dura ce combat ne quitta pas le pont de son vaisseau, ne reçut aucune blessure.

vingt-cinq vaisseaux qui restaient de l'armée du comte de Grasse, neuf s'étant réunis à *l'Auguste*, que commandait Bougainville, il relâcha avec eux à Saint-Eustache, d'où ils se rendirent à Saint-Domingue, où le marquis de Vaudreuil avait heureusement conduit les quinze qui avaient rallié son pavillon. L'amiral Rodney, soit que l'état de son armée ne lui permît pas de diviser ses forces, soit toute autre cause, ne fit aucune manœuvre pour inquiéter ces vaisseaux dans leur retraite. Son armée victorieuse resta dans une inaction absolue à la Guadeloupe, sans même s'opposer à la sortie des nombreux convois français qui mirent successivement à la voile du cap pour l'Europe.

Tandis qu'en France le nom du comte de Grasse était voué à l'outrage et que des chansons d'une odieuse gaîté insultaient à sa défaite, l'amiral français était, à Londres, l'objet d'une admiration et d'un enthousiasme excessifs. Chacun voulut avoir le portrait de celui qu'on nommait *l'intrépide Français*. Il fut présenté [1] au roi, et l'on eut, dit un de nos historiens, « l'inhumanité de lui donner des fêtes. »

Toutefois la captivité du comte de Grasse en Angleterre ne fut point inutile à la France. Ce fut lui qui, se faisant intermédiaire de la correspondance entre lord Shelburne, ministre des affaires étrangères de la Grande-Bretagne, et le comte de Vergennes, ministre des affaires étrangères de France, prépara la paix qui eut lieu en 1783, entre l'Angleterre et les Etats-Unis d'Amérique, la France, l'Espagne et la Hollande.

A son retour en France (août 1782), le comte de

(1) Lacretelle, *Histoire de France pendant le dix-huitième siècle.*

Grasse publia un mémoire justificatif dans lequel il se plaignait avec amertume de quelques-uns des capitaines des bâtiments sous ses ordres au combat du 12 avril[1]. Un conseil de guerre, tenu à Lorient au mois de mars 1784, justifia pleinement la conduite qu'il avait tenue dans cette fatale journée et l'acquitta honorablement.

On se rappelle que le congrès avait offert au comte de Grasse quatre pièces de canon prises sur les Anglais à

(1) Le comte de Grasse ayant envoyé un exemplaire de ce mémoire au général Washington, il lui fit la réponse suivante, traduite mot à mot de l'anglais.

Philadelphie, 15 mai 1784.

« Mon cher comte,

« C'est dans cette ville que j'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire, le 15 mars, de Lorient.

« La confiance dont vous m'honorez m'est un témoignage sensible de votre amitié ; je n'en abuserai pas, et j'attendrai avec beaucoup d'impatience que vous remplissiez la promesse que vous m'avez faite de m'envoyer le jugement du conseil de guerre, avec l'intime persuasion où je suis que l'enquête qu'on y fera ne peut qu'ajouter un nouveau lustre à votre gloire. Il n'était pas en votre pouvoir de commander au succès ; mais vous avez fait plus, vous l'avez mérité.

« Je vous remercie du mémoire que vous avez eu la bonté de m'envoyer ; il est cependant malheureux pour moi de n'être pas assez versé dans la langue française pour pouvoir le lire sans le secours de quelqu'un, car je n'ai aucun doute que mon jugement ne soit parfaitement d'accord avec mes souhaits ; ils sont tels que vous devez les attendre du plus véritable ami et de votre plus grand admirateur.

« Je suis avec le plus respectueux attachement,

« Mon cher comte,

« Votre très humble et très obéissant serviteur,

« G. Washington. »

York-Town; quelques mois après son arrivée en France, il écrivit au président du congrès des États-Unis pour le prier de lui faire parvenir ces canons, et en même temps il demanda au général Washington copie de sa correspondance avec lui pendant son séjour dans les parages de l'Amérique. Nous allons transcrire ici les réponses qui furent adressées par le président du congrès et par le général, lesquelles ont été traduites mot à mot de l'anglais sur les originaux.

Philadelphie, le 23 avril 1783.

« Monseigneur,

« J'ai eu l'honneur de recevoir, il y a trois jours, la lettre que Votre Excellence m'a fait la faveur de m'écrire le 28 janvier.

« Vos expressions sont trop flatteuses et les services que Votre Excellence a rendus au Congrès reconnaissant sont trop essentiels et trop importants, pour ne pas attirer notre sérieuse attention sur de si justes titres.

« Je n'ai pas perdu de temps pour consulter le ministre de la guerre et pour donner les ordres les plus exprès, à l'effet d'envoyer à Votre Excellence, par le vaisseau *le Duc de Lauzun*, vaisseau de ce continent, prêté au ministre de France pour reconduire la légion française dans son pays, les quatre pièces de campagne qui vous ont été données. Elles doivent servir de faible preuve à la postérité des services inappréciables que Votre Excellence a rendus aux Etats-Unis de l'Amérique, et doivent faire reconnaître la grande bravoure et le grand mérite du comte de Grasse.

« Puisse la divine Providence vous prendre sous sa plus grande protection et vous conserver dans l'amitié

de votre roi et de votre nation aussi longtemps que la France aimera sa gloire !

« J'ai l'honneur d'être, avec le plus profond respect et la plus grande estime,

« De Votre Excellence,

« Le très humble et très obéissant serviteur,

« Elias BOUDINOT. »

Quartier de Newbourg, le 15 mai 1783.

« Monseigneur,

« J'ai été aussi agréablement surpris que satisfait lorsque j'ai eu l'honneur de recevoir la lettre de Votre Excellence, du 28 janvier, qui m'est parvenue il y a quelques jours.

« La cordialité et la franchise qui nous ont animés, mon cher général, lors de nos opérations en Virginie, ne s'effaceront jamais de mon souvenir, et je m'en ressouviendrai avec plaisir même dans ma vie future.

« Je voudrais bien pouvoir renouveler à Votre Excellence les témoignages de mon affection et vous embrasser en Europe. J'ignore encore quand cela sera, mais je regarderai le moment où j'aurai le plaisir de vous rencontrer, soit en Europe, soit en Amérique, comme une des circonstances les plus heureuses de ma vie.

« Permettez-moi de vous faire les compliments les plus sincères et les plus vrais sur la fin heureuse de la guerre ; elle est aussi favorable à l'Amérique qu'elle fait honneur à la générosité et à la bravoure désintéressée de votre nation ; votre bonne intervention a procuré l'indépendance et la liberté de l'Amérique. Puissé-je vous

exprimer la reconnaissance des Etats-Unis pour les officiers français tant de terre que de mer! La noblesse de leurs procédés ne s'oubliera jamais, et nous imprimerons dans l'esprit de nos enfants l'idée de la plus grande reconnaissance et du plus profond respect.

« L'événement malheureux que Votre Excellence a essuyé, le 12 avril, n'a rien diminué à votre gloire, dans ce pays où votre grand caractère est connu *et où on a été bien informé des circonstances du combat.* Soyez persuadé, mon cher général, que ce revers n'a rien diminué dans mon opinion de la confiance que j'avais en votre bravoure et en vos talents pour conduire la grande armée dont le roi vous avait confié le commandement; il prouve que les plus grands héros sont toujours des hommes, sujets aux coups de la fortune, qui est une maîtresse capricieuse dans la distribution de ses faveurs; elle est comme une vraie coquette qui se plaît souvent à causer des peines à ceux qui se sont le mieux comportés et qui les méritent le moins.

« Ne connaissant pas par quelle occasion je puis vous faire passer les originaux des lettres que j'ai reçues de Votre Excellence, je les ai fait copier et collationner exactement, et j'ai l'honneur de vous envoyer ces copies. Je vous prie d'être bien persuadé que je suis, avec la plus parfaite amitié et avec les sentiments de l'estime la plus sincère,

« Mon cher général,

« Votre très humble et très obéissant serviteur,

« G. Washington. »

Le comte de Grasse est mort à Paris le 11 janvier 1788, à l'âge de soixante-cinq ans. Son fils aîné, le comte

Alexandre-François-Auguste, né le 14 février 1765, entra au service en 1784 comme sous-lieutenant au régiment du roi, infanterie. En 1789 il passa à Saint-Domingue, puis aux Etats-Unis, comme capitaine en pied dans Royal-Guienne cavalerie, fut nommé ingénieur des deux Carolines par le général Washington, fait chevalier de Saint-Louis à Saint-Domingue et de l'ordre de Cincinnatus à Charlestown. En 1815, le comte de Grasse fut nommé officier de la Légion-d'Honneur par le roi Louis XVIII, qu'il avait suivi en Belgique comme officier supérieur des gardes de la Porte. Licencié avec cette compagnie, en 1816, il est aujourd'hui retiré à Versailles, avec le grade de chef d'escadron, dont il a le brevet depuis 1802.



JACOB

[illegible] (Claude-[illegible]) [illegible]

[illegible] l'âge de quin[illegible] dans les [illegible] marine à Rochefort, [illegible] dans la marine [illegible] l'essor de ses facultés [illegible] rant volontaire, et fit sur [illegible] *Flore* et la [illegible] *Boudeuse*, [illegible] pagnes aux Antilles, dans les [illegible] Orientales. Pendant ce [illegible] fectionner son instruction [illegible]



JACOB

(LOUIS-LÉON),

COMTE, VICE-AMIRAL, PAIR DE FRANCE, AIDE-DE-CAMP DU ROI, GRAND'-CROIX DE L'ORDRE ROYAL DE LA LÉGION-D'HONNEUR, GRAND'CROIX DE L'ORDRE DE SAINT-GEORGE DE LA RÉUNION DE NAPLES, COMMANDEUR DE L'ORDRE ROYAL DE SAINT-LOUIS,

Né à Tonnai-Charente (Charente-Inférieure) le 11 novembre 1768.

Entré à l'âge de quatorze ans dans les bureaux de la marine à Rochefort, le jeune Jacob ne tarda pas à chercher dans la marine navigante un plus actif aliment à l'essor de ses facultés. Il débuta, en 1786, comme aspirant volontaire, et fit sur *le Barbeau*, la frégate *la Flore* et la flûte *le Dogue*, jusqu'en 1792, diverses campagnes aux Antilles, dans les mers d'Afrique et les Indes-Orientales. Pendant ce laps de temps il s'occupa de perfectionner une instruction dont les solides éléments avaient été puisés à l'école royale de mathématiques et de dessin de Rochefort, fondée par Colbert. Embarqué sur la frégate *la Flore* en station sur la côte d'Afrique, il dessina, releva et sonda toute la partie de cette côte qui s'étend entre les caps Blancs et Juda. Le recueil de ses cartes, qui rectifiaient et complétaient l'hydrographie de ces parages où se trouvaient situés les comp-

toirs européens alors les plus florissants, l'avait fait remarquer bien avant la longue lutte maritime à laquelle il devait prendre une part toujours honorable et souvent glorieuse.

En 1793, le jeune Jacob était embarqué comme aspirant sur *l'Espoir*. Cet aviso étant en croisière dans le golfe soutint plusieurs engagements et trois combats contre des corvettes et des corsaires; il captura trois de ces derniers, dont deux étaient de force supérieure à la sienne. En récompense de sa conduite dans ces actions Jacob fut nommé enseigne de vaisseau, le 1er mai 1793. L'année suivante il passa comme officier de manœuvre sur la frégate *la Fraternité* qui, après avoir escorté jusqu'aux Açores une autre frégate chargée d'argent, destinée pour la Nouvelle-Angleterre, vint croiser dans la Manche où elle fit beaucoup de prises, notamment un brick de seize et un cutter de quatorze canons. Ayant été promu, à l'âge de vingt-six ans, au grade de lieutenant de vaisseau, il fut envoyé au port de Toulon où il embarqua comme lieutenant en pied sur *le Ça-ira*. Ce vaisseau faisait partie de l'escadre de la Méditerranée aux ordres du contre-amiral Martin, et Jacob trouva l'occasion de se distinguer dans les deux combats qu'il soutint les 13 et 14 mars 1795.

Avant le premier, *le Ça-ira*, ayant démâté de ses mâts de hune dans un grain, se trouvait à la queue de l'escadre, et l'avant-garde anglaise était sous le vent à deux portées de canon. Profitant de cet instant d'embarras, une frégate (*l'Inconstante*) vint le canonner. Mais se dégageant de ses voiles tombées sur les batteries, il lui lâcha une bordée tellement meurtrière qu'à l'instant même elle fit route pour Livourne. *L'Agamemnon*, monté par Nelson, qui était le chef de file de son esca-

dre, vint aussi canonner *le Ça-ira* par sa hanche. Mais d'après la réception faite à *l'Inconstante*, il n'osa s'avancer par le travers de ce vaisseau. Peu après la frégate *la Vestale* donna la remorque au *Ça-ira*. Voyant que par la bordée qu'ils couraient ils tombaient nécessairement dans l'escadre anglaise, ces deux bâtiments virèrent et prolongèrent l'ennemi au vent, de très près, en continuant leur feu jusqu'à l'arrivée de l'escadre française.

Dans le second combat, qui dura depuis six heures du matin jusqu'à midi et demi contre les six vaisseaux de tête de l'escadre anglaise, deux d'entre eux (*le Courageux* et *l'Illustre*, de soixante-quatorze) furent complétement démâtés. Les quatre autres, parmi lesquels se trouvaient les deux vaisseaux à trois ponts montés par les amiraux Hotham et Goodhal, furent entièrement dégréés.

Ce combat finit pour ainsi dire faute de combattants. *Le Courageux* et surtout *l'Illustre*, qui tenaient le travers du *Ça-ira*, étaient démâtés, et le dernier coulait bas. Entre ces six vaisseaux la mer était tellement couverte de débris de mâture qu'un officier de troupe, croyant que *le Ça-ira* allait couler, se rendit, en passant sur ces débris, à bord de *l'Illustre*, qui était en aussi mauvais état, et à qui il ne restait que quatre-vingt-cinq hommes valides. Pris à la remorque par une frégate napolitaine, il coula avant d'entrer dans le golfe de la Spezzia sur lequel il se dirigeait.

L'amiral Hotham montait *le Britannia*, de cent canons, et le vice-amiral Goodhal *la Princesse Royale*, de quatre-vingt-dix-huit. Le premier se tenait dans la poupe du *Ça-ira* et tirait rarement, le calme ne lui permettant pas de manœuvrer. *La Princesse Royale*, placée

dans la hanche du vaisseau français, fut criblée de boulets depuis son avant jusqu'au grand mât.

Rasé de tous ses mâts, *le Ça-ira* avait six cents hommes hors de combat et dix pieds d'eau dans sa cale. Sur treize officiers, onze avaient été tués ou blessés; parmi ces derniers se trouvait son commandant, le brave Coudé. Après ce combat, l'un des plus acharnés et des plus glorieux de cette guerre, *le Ça-ira* se voyait encore entouré de quatre vaisseaux, dont deux à trois ponts. Le capitaine d'un de ces vaisseaux vint à bord pour l'amariner, mais il le trouva en si mauvais état qu'il l'abandonna. Cependant le lieutenant Jacob, qui avait pris le commandement après la blessure du capitaine Coudé, ne désespéra pas du vaisseau. Il mit tant d'activité à faire boucher les trous faits près de la flottaison que, profitant le lendemain d'un vent du sud, malheureusement trop faible, il fit orienter la civadière, seule voile qui restât, et gouverner sur la terre à la faveur d'une brume qui empêchait les Anglais de s'en apercevoir. Au jour, n'étant plus qu'à une demi-lieue de l'Anguille, sur la côte de Gênes, Jacob se flattait d'avoir sauvé le vaisseau; mais après un calme plat, le vent ayant hâlé le S.-O., un vaisseau et deux frégates anglaises atteignirent *le Ça-ira* et cette fois ils l'amarinèrent. Pour témoigner sa satisfaction aux officiers de ce vaisseau, le Directoire prit un arrêté par lequel ils étaient tous élevés à un grade supérieur. L'exécution de cet arrêté s'étant fait attendre, et l'organisation de l'an III ayant créé le grade de capitaine de frégate, Jacob fut nommé à ce grade, au lieu de celui de capitaine de vaisseau qui lui revenait par la première décision.

Emmené prisonnier en Corse, le capitaine de frégate Jacob ne tarda pas à être échangé. A son retour, il s'em-

barqua sur *le Jemmapes.* Ce vaisseau faisait partie de la division aux ordres du contre-amiral Villeneuve, qui arriva trop tard à Brest pour faire partie de la première expédition d'Irlande.

Le ministre Pléville-le-Pelley, que ses antécédents portaient à favoriser le commerce, ayant cru devoir lui faire céder six frégates pour établir des croisières, les commandements en furent donnés à des chefs de division et à des capitaines de vaisseau. Par une flatteuse exception, la compagnie formée pour l'armement de ces frégates, dont les états-majors et les équipages ne devaient pas cesser d'appartenir à la marine de l'Etat, confia le commandement de l'une d'elles (*la Bellone*) au capitaine Jacob. Il ne tarda pas à recevoir une marque de confiance encore plus éclatante. Le capitaine Ségond[1] avait conçu le hardi dessein d'enlever le roi d'Angleterre à l'époque où chaque année il venait prendre les bains de mer à Weymouth. Les frégates *la Fraternité* et *la Bellone*, armées en conséquence, et commandées par les capitaines Ségond et Jacob, avaient déjà franchi le goulet de Brest, lorsque cette aventureuse mission fut contremandée.

Rentrée à Brest, *la Bellone* fit partie de la division qui sortit de ce port, le 16 septembre 1798, pour débarquer sur les côtes d'Irlande un corps de trois mille hommes et le secours en matériel réclamés du Directoire par le comité insurrectionnel de l'île. Cette division, commandée par le chef de division Bompard, se composait d'un vaisseau (*le Hoche*) et de sept frégates, dont quatre portaient du douze comme *la Bellone.* Le 12 octobre, elle eut à combattre l'escadre de sir John

(1) Voyez la notice Ségond.

Warren, composée du *Canada* et du *Foudroyant*, de quatre-vingts, du *Robuste*, de soixante-quatorze, des vaisseaux rasés *l'Anson* et *le Magnanime*, et des frégates *l'Ethalion*, portant du vingt-quatre, *la Mélampus* et *l'Amélia*, du dix-huit. Dans cet engagement *la Bellone* soutint trois combats : le premier en action générale, et au poste qui lui avait été assigné, dura trois heures ; le second eut lieu contre le vaisseau *le Foudroyant* après la reddition du *Hoche;* il dura près d'une heure. Son gréement haché, sa coque percée au-dessus et au-dessous de la flottaison, la hune d'artimon en feu, *la Bellone*, quoique faisant beaucoup d'eau, parvint pourtant à échapper à un ennemi de force si supérieure. Le troisième combat dura deux heures, contre les frégates *la Mélampus* et *l'Ethalion; la Bellone*, forcée enfin de se rendre, ne le fit qu'après avoir eu la majeure partie de ses mâts et de ses vergues coupés, cinq pieds d'eau dans sa cale et trente-cinq hommes de son équipage tués ou blessés. A peine avait-elle amené que le reste de sa mâture tomba[1].

A son retour d'Angleterre, le capitaine Jacob ne cessa d'être utilement employé soit à Paris, soit à Brest. Il fit ensuite la campagne de Saint-Domingue sur *le Jemmapes*, comme adjudant du contre-amiral Dordelin, et revint avec lui sur le vaisseau *l'Océan*. Cet officier général le garda à son état-major en cette même qualité, lorsqu'il fut appelé au commandement de l'escadre de Brest.

(1) Le burin a retracé le combat de *la Bellone* dans deux belles estampes ; l'une représente cette frégate aux prises avec le vaisseau *le Foudroyant;* l'autre la montre au moment où, écrasée par l'artillerie bien supérieure de *l'Ethalion*, totalement dégréée, démâtée en partie, et serrée de près par plusieurs autres bâtiments anglais, elle a dû amener son pavillon.

Jacob se trouvait à Paris en 1802, lorsqu'il reçut l'ordre d'aller prendre à Brest le commandement de la frégate *la Félicité*. Mais cet ordre fut bientôt remplacé par celui de se rendre en Hollande, afin de reconnaître si des vaisseaux français pourraient entrer au Texel et y embarquer des troupes pour la Louisiane. S'étant assuré que la passe n'était pas assez profonde, il réunit à Helvoët-Sluys deux frégates et une goëlette destinées à escorter le convoi qu'il avait affrété pour le transport des troupes. Mais la remise des fonds nécessaires s'étant fait attendre, la rupture du traité d'Amiens vint suspendre l'expédition et il reçut une plus importante mission.

Il s'agissait de présider à la construction, à l'armement et à la réunion de la flottille dans le cinquième arrondissement, depuis les Sables d'Olonne jusqu'à Saint-Jean-de-Luz. Deux cent douze canonnières et péniches furent construites avec une célérité qui mérita à Jacob le grade de capitaine de vaisseau, auquel il fut promu le 24 septembre 1813.

Revenu à Paris, il fut nommé au commandement du vaisseau *le Brave*, mais la frégate *le Shannon* s'étant échouée à la Hougue, il reçut l'ordre d'aller la relever et d'en prendre le commandement. Ayant trouvé cette frégate brûlée, il se rendit à Caen pour accélérer le départ des bâtiments de la flottille. Plus tard, il reçut le titre de commandant de la marine et s'établit à Granville, point qu'il jugea le plus favorable pour la réunion des divisions qui devaient être exercées, puis dirigées sur Boulogne.

Deux bricks de guerre anglais, après avoir croisé devant Granville, étaient venus mouiller aux îles de Chausey. Jacob se promit de les faire enlever, et pour tromper leur vigilance, chaque jour il faisait sortir des

canonnières, mais en leur donnant l'ordre formel de ne pas engager le combat. Enfin, profitant d'un calme qui rendait impossible l'appareillage des bricks, il fit partir, le 15 juillet 1805, à dix heures du soir, six canonnières, avec l'ordre d'attaquer ces deux bâtiments, mais de ne commencer le feu qu'à demi-portée de canon. Ainsi pris à l'improviste, ils se rendirent après deux heures d'un combat animé. Ces bricks étaient *le Theaser* et *le Plumper*, chacun de quatorze caronnades de seize et de deux canons de vingt-quatre [1].

Ce fut pendant cette difficile mission, de réunir et d'exercer les divisions de la flottille à Granville, que le capitaine Jacob inventa le système des signaux sémaphoriques, qui suffirait seul pour attester l'esprit éminemment organisateur que révèle toute sa carrière. Appelé à Paris pour diriger l'établissement de ce nouveau système de signaux, il dut quitter le commandement du vaisseau *le Génois*, auquel il venait d'être appelé. Ce système, qui réunissait la célérité à l'économie, épargna au gouvernement, pendant les six années qu'il fut en usage, une dépense de plus de six cent mille francs par an. Toutefois, son inventeur ne put obtenir qu'il fût adopté pour la correspondance secrète.

Nommé, au commencement de 1806, commandant supérieur de la marine à Naples par le gouvernement français, puis préfet maritime par le roi de Naples, il organisa les signaux sémaphoriques sur toutes les côtes de ce royaume, où ils tiennent encore aujourd'hui tout-à-fait lieu du télégraphe.

Au mois de décembre de la même année, le capitaine Jacob fut nommé au commandement de *la Calypso*, et

(1) Voir la notice Collet.

reçut plusieurs missions auxquelles l'état de blocus de nos ports ne permit pas de donner suite. Il participa au glorieux combat que soutint cette frégate, de concert avec *l'Italienne* et *la Cybèle*, sur la rade des Sables d'Olonne, le 24 février 1809, contre une division anglaise composée des vaisseaux *le César* (monté par le contre-amiral Stopford), *le Donegal, le Défiance,* de soixante-quatorze, des frégates *l'Amélia, la Nayade,* de quarante-quatre, et du brick *le Doterel.* Ce combat dura deux heures et demie. Le vaisseau *le Défiance*, qui avait mouillé à portée de pistolet des trois frégates françaises, fut bientôt réduit au point d'être obligé de couper son câble pour s'éloigner, malgré que les deux autres vaisseaux combattissent de très près. Ces trois vaisseaux éprouvèrent beaucoup d'avaries, notamment *le Defiance,* qui fut conduit en Angleterre à la remorque par une frégate.

Les frégates françaises criblées se décidèrent à entrer dans le port des Sables, ne pouvant espérer de gagner Rochefort, parce que les forces ennemies s'étaient réunies devant les Sables et à l'ouvert des Pertuis pour les bloquer. *La Calypso* eut vingt-deux hommes blessés dangereusement et dix tués. Son commandant reçut du ministre de la marine Decrès une lettre remplie des témoignages de la plus vive satisfaction.

En 1811, le vaisseau *le Polonais* ayant été jeté sur la côte de Cherbourg dans un coup de vent, le capitaine Jacob fut chargé d'aller le relever et de l'entrer dans le nouveau bassin. L'avant-port n'étant pas ouvert, il fallut faire une brèche dans la jetée commencée du bassin à flot. Mais dans ce bassin même il n'y avait qu'un emplacement fort étroit, où il ne restait que douze ou quatorze pieds d'eau à basse mer. Voyant que le vaisseau

devait échouer à marée basse sur un fond dur, le capitaine Jacob se décida à le mettre sur des béquilles, ainsi que cela se pratique pour les petits bâtiments, qui créveraient en se couchant sur leur flanc. Cette opération, toute nouvelle relativement à un vaisseau, réussit si complétement qu'on le replaçait dans cette position après qu'à chaque marée haute on l'avait viré en quille pour changer cette pièce, ainsi que son étambot qui avait aussi été avarié.

Tant de preuves d'une si complète aptitude pour toutes les choses de la marine avaient fixé l'attention de l'empereur sur le capitaine Jacob; aussi le choisit-il pour l'accompagner, lorsqu'il visita, en 1815, les ports d'Anvers et Cherbourg.

Dans le courant de cette même année, le capitaine Jacob quitta le commandement du vaisseau *le Vétéran* pour passer à celui de la gabarre *la Panthère*. Sur ce bâtiment il fut chargé de s'assurer si les rades des Saumonards et des Trousses étaient susceptibles de recevoir des vaisseaux. Pendant cette opération, il conçut un projet de fortification de l'île d'Oleron pour la défense de ces rades. Ce projet, tracé à la hâte, fut envoyé à l'empereur qui, du premier coup d'œil, en saisit tout le système, et ordonna qu'il fût sur-le-champ mis à exécution.

Au mois de septembre 1811, Jacob, quoique n'étant que capitaine de vaisseau, fut nommé au commandement de la première escadre que l'on réunissait à l'île d'Aix, depuis la malheureuse affaire des brûlots, et qui devait se composer de six vaisseaux, cinq frégates et plusieurs autres bâtiments. A peine eut-il pris ce commandement qu'il proposa de changer la disposition de toutes les batteries de cette île destinées à défendre la

rade. Son plan, comme pour Oleron, fut aussitôt adopté et mis à exécution.

Le 27 décembre de la même année, cinq péniches de l'escadre anglaise mouillée dans la rade des Basques manœuvraient pour s'emparer d'un convoi venant de La Rochelle, et destiné pour l'île d'Aix. Le capitaine Jacob les laisse pénétrer assez avant dans la baie; puis il ordonne à des embarcations de son escadre, tenues disponibles, de leur couper la retraite. Un vaisseau, deux frégates et un brick anglais viennent au secours des péniches; mais elles sont enlevées sous leur feu, après une lutte opiniâtre. Outre les grades et décorations demandées par le capitaine Jacob pour ceux qui s'étaient le plus distingués dans cette affaire, l'empereur accorda une gratification de vingt francs à chaque matelot, en témoignage de sa satisfaction.

Le 1er mai 1812, le capitaine Jacob fut promu au grade de contre-amiral. Il arbora son pavillon à bord de *l'Océan,* de cent dix-huit canons. Pendant près de trois années qu'il commanda l'escadre de l'île d'Aix, les incessantes attaques d'un ennemi jusque-là enhardi par l'impunité furent constamment repoussées, et le commerce efficacement protégé. Il serait trop long d'entrer dans le détail de ces engagements d'ailleurs partiels; nous dirons seulement que l'escadre française resta mouillée sur la rade, à trois portées de canon de l'ennemi toujours supérieur en force, sans qu'il osât pourtant présenter le combat. La prévoyante habileté qui avait présidé à tous les mouvements de l'escadre pouvait, en effet, faire supposer aux Anglais, si le nom de l'amiral qui la commandait ne leur eût été connu, que, cette fois, la valeur de nos marins était contenue et dirigée par l'expérience.

Survinrent les désastres de 1814. En même temps que l'armée anglaise entrait à Bordeaux, venant d'Espagne, une escadre pénétrait dans la Gironde. Il n'est pas inutile de remarquer qu'avant cette époque les pilotes de cette rivière, qui ne voulaient entrer, même des frégates françaises, que quand la marée était à moitié montée, pilotèrent le vaisseau qui faisait partie de cette escadre aux trois quarts du Jusant.

Le vaisseau *le Régulus* et deux bricks étaient mouillés à Méché, sur la rive droite, entre Blaye et Royan. L'escadre anglaise était à l'ancre sur la rive gauche, un peu au-dessous de Pauillac.

Le gouvernement impérial touchait à sa fin. Avant son départ pour Blois, le ministre de la marine Decrès écrivait à l'amiral Jacob que, sans lui donner d'instructions précises dans des circonstances aussi graves, il lui laissait le soin de défendre Rochefort; mais surtout il lui recommandait d'agir de manière à ce que *le Régulus* et les deux bricks ne tombassent pas au pouvoir de l'escadre anglaise, mouillée dans la Gironde.

La première opération de l'amiral fut de faire remonter dans la Charente quatre vaisseaux et une corvette de vingt-deux caronnades. Cette opération, qui exigeait autrefois le désarmement et l'allégement complet des vaisseaux, fut faite tout autrement. *Le Patriote* et *le Triomphant,* de soixante-quatorze, restèrent complétement armés avec leurs vivres et leur eau; *le Foudroyant* fut seulement allégé de manière à ce qu'il ne tirât que vingt-un pieds d'eau, et *l'Océan* passa à vingt-deux pieds. Au moment favorable de la marée, les cinq bâtiments appareillèrent dans l'ordre suivant: *la Bayadère, le Patriote, le Foudroyant, l'Océan* et *le Triomphant.* Ils se suivirent à la voile dans tout le cours de la rivière à une

encâblure de distance. *La Bayadère* alla mouiller et se mettre à quatre amarres au passage de Charente, pour battre le chemin de Saintes, par où pouvait pénétrer l'armée anglaise. C'était la première fois qu'un bâtiment de guerre dépassait Rochefort, et le château de Charente, dominant ce passage qui n'avait sans doute pas vu de canons depuis des siècles, fut armé de quelques pièces d'artillerie que *la Bayadère* fut chargée d'y établir.

Les vaisseaux *le Patriote* et *le Foudroyant* suivaient *la Bayadère*. Ils traversèrent avec elle tout le port de Rochefort à la voile, chose qui ne s'était jamais vue, et allèrent mouiller à quatre amarres au-dessus du port, au lieu nommé la *Cabane-Carrée*. Dans cette position, ces deux vaisseaux battaient en même temps, et à portée de fusil, les chemins venant de Charente et de Surgères par où l'ennemi aurait pu arriver si, partant de Saintes, il avait jugé plus à propos de passer par Saint-Jean-d'Angely pour venir à Rochefort. Toutefois l'amiral n'avait pas fait miner les ponts qui sont sur ces deux chemins dans le rayon d'une portée de canon de la Cabane-Carrée. Mais le plus important de ces points sur chacune des deux routes était gardé par un bateau qui avait à bord dix barils de poudre et des hommes sûrs chargés d'y mettre le feu aussitôt qu'ils sauraient l'armée anglaise à deux lieues de ces positions.

L'Océan s'arrêta au lieu nommé l'avant-garde du port. Il était là pour battre une élévation située dans la prairie du Rhône, où les Anglais auraient pu s'établir pour canonner le port. Il battait en outre le chemin de Martrou à Rochefort par où l'ennemi pouvait venir, si une division de son armée, qui longeait la rive droite de la Gironde, s'en était détachée à son arrivée à Royan.

A Martrou même, sur la rive gauche de la Charente, où l'on avait commencé un retranchement, l'amiral transforma en blockhauss un moulin qui se trouvait situé dans l'enceinte de ces retranchements. Le sommet de ce moulin, dont on avait enlevé la toiture, fut disposé de manière que, sur l'épaisseur de son mur circulaire, on avait établi douze pierriers d'une livre de balles servis par des hommes placés sur une plate-forme établie en contre-bas de cette espèce de parapet. Au milieu de la plate-forme était une charpente qui supportait un canon de quatre, établi à pivot, et qui par conséquent battait dans toutes les directions par-dessus les pierriers. Ce blockhauss était sans contredit la partie la plus forte et le moyen de défense le plus efficace du retranchement.

Le Triomphant, qui formait la queue de l'escadre, était resté à quatre amarres au coude du Vergeroux, d'où il battait le chemin venant de La Rochelle à Rochefort, sur lequel il y avait un grand pont de bois dont il n'était qu'à deux portées de fusil. Par ces dispositions une armée de cinquante mille homme n'aurait pu approcher de Rochefort, où d'ailleurs on avait établi sur les remparts à peu près cent pièces de canon servies par des marins et des canonniers de l'escadre, sous le commandement d'un capitaine de vaisseau.

Elles étaient à peine terminées lorsque M. Boissy-d'Anglas, commissaire impérial, engagea l'amiral à aller s'assurer par lui-même de la position du *Régulus* qui était devenue très critique. Arrivé à Blaye, il trouve la ville occupée par un seul bataillon, sans aucun officier général dans les environs. Déjà une partie de l'armée anglaise avait passé la Dordogne à Saint-André-de-Cubsac et descendait le fleuve le long de la rive droite.

L'escadre anglaise était, comme nous l'avons dit, mouillée près de Pauillac, *le Régulus* et les deux bricks toujours à Méché.

Le commissaire des classes de Bordeaux vint trouver l'amiral et lui dit que son chef, après l'avoir amené à Blaye avec toute l'administration et la caisse, était retourné la nuit dernière seul à Bordeaux, et qu'il se trouvait dans le plus grand embarras, l'ennemi n'étant qu'à quatre lieues de la ville. L'amiral alors lui donna l'ordre de se diriger immédiatement sur Saintes avec sa suite, où il recevrait une nouvelle direction. Cette mesure était à peine prise qu'un parlementaire de l'escadre anglaise se dirigea sur Blaye. L'amiral, ne voulant recevoir ni lui ni ses dépêches, envoya à cet effet un élève de la marine dans un canot pour l'en prévenir. Ce parlementaire était un capitaine de vaisseau; il répondit à l'élève que son intention n'était point de descendre à terre, mais qu'il le priait seulement de se charger d'un paquet pour le gouverneur de la citadelle. L'élève, croyant qu'une lettre était sans importance, la prit et la remit à l'amiral qui, voyant que le parlementaire restait à observer la citadelle, le força de s'éloigner à coups de canon.

Cette dépêche contenait une sommation au gouverneur de se rendre aux Anglais. Par le fait de sa présence, l'amiral se trouvant être le gouverneur de Blaye, il ordonna au chef du bataillon en garnison dans la ville de se rendre à la citadelle, d'en fermer les portes et de ne laisser sortir personne, pas même le commandant, jusqu'à ce qu'il eût reçu des instructions du commissaire impérial. S'adressant ensuite au commandant du *Régulus,* il lui dit : « Rendez-vous sur-le-champ à bord de « votre vaisseau; prenez toutes les dispositions néces« saires pour débarquer votre équipage dans le moins

« de temps possible; placez des vigies au haut de vos « mâts; et quand vous verrez que les troupes anglaises « ne seront plus qu'à la distance qui vous laissera seu- « lement le temps de débarquer votre équipage, débar- « quez-le, ainsi que celui des deux bricks, et mettez le « feu aux trois bâtiments; mais qu'il soit assez vif pour « qu'on ne puisse l'éteindre. » Ce qu'il avait prévu arriva. Les Anglais avaient tourné Blaye; ils continuèrent leur route sur le bord du fleuve, détruisant toutes les batteries qui s'y trouvaient. Lorsqu'ils furent arrivés à celle de Méché, au moyen de laquelle ils auraient pu combattre le vaisseau, ils virent les équipages débarqués et les trois bâtiments en feu. Ils détruisirent cette batterie et continuèrent leur route jusqu'à Royan.

Toutes ces dispositions avaient été prises en moins d'une heure, et l'amiral repartit aussitôt pour Rochefort, espérant avoir le temps de primer la tête de la colonne anglaise qui n'était pas encore rendue près de Blaye.

Arrivé à Saintes, il ordonna que tous les bâtiments stationnés sur la rive gauche de la Charente fussent renvoyés sur la rive droite, afin que l'ennemi, s'il le tentait, ne trouvât aucun moyen de passer la rivière. Mais le gouvernement impérial avait cessé d'exister. Informé de cet événement par le nouveau ministre de la marine (M. Malouet), l'amiral fit arborer le pavillon blanc à l'escadre, et la reconduisit en rade de l'île d'Aix, dans l'ordre inverse de celui qu'elle avait suivi pour remonter la rivière. Quinze jours après, la paix ayant été signée, l'escadre fut désarmée, et l'amiral Jacob revint à Paris, où sa conduite reçut l'approbation du gouvernement.

Appelé à la préfecture maritime de Lorient pendant les Cent-Jours, sa conduite fut ce qu'elle devait être dans ces circonstances. A la seconde rentrée des Bourbons,

il subit le sort commun de tous les fonctionnaires à cette époque. Cependant, entouré de Vendéens et d'anarchistes, il avait su maintenir l'ordre, et il fut même chargé de faire arborer le drapeau blanc avant de quitter le port.

Comme on l'a vu, l'amiral Jacob avait pris part à onze combats et aux plus grandes opérations maritimes des dernières guerres. De tels services ne pouvaient rester oubliés. Toutefois sa conduite dans l'affaire de la Gironde avait laissé contre lui des préventions politiques qu'un ministre éclairé et juste (M. le baron Portal) parvint cependant à dissiper. En 1820, ce ministre demanda au roi et obtint pour l'amiral le commandement d'une division qui allait se réunir à Naples. La mission était importante et pressée. L'amiral Jacob arbora son pavillon sur le vaisseau *le Jean-Bart,* et fit aussitôt voile pour Naples, où son escadre, comme celle de l'amiral anglais Moore, fut presque constamment maintenue au nombre de douze bâtiments.

Peu de jours avant l'arrivée de l'escadre française à Naples, le roi Ferdinand était parti pour le congrès de Laybach. L'amiral avait l'ordre de veiller à la sûreté du prince régent et de le recevoir à son bord, si des événements qu'on pouvait craindre venaient à éclater dans la ville. Déjà les Autrichiens se disposaient à occuper le pays, et un parti que le régent ne pouvait ni contenir ni diriger s'était armé pour s'opposer à leur entrée. Mais plus enthousiastes que disciplinées, et d'ailleurs trop peu nombreuses pour s'opposer à l'armée autrichienne forte de trente mille hommes parfaitement organisés et bien commandés, les troupes napolitaines se dispersèrent devant l'ennemi et rentrèrent en désordre à Naples.

L'amiral français avait tout disposé pour recevoir à son bord le prince et sa famille. Des signaux étaient convenus avec le palais dont il n'était qu'à cinq cents toises, et des embarcations étaient prêtes, jour et nuit, à se rendre à une petite cale de débarquement communiquant directement avec une cour des dépendances du château qui aboutissait à la mer. Enfin une garde d'élite, choisie parmi les marins de l'escadre, était également prête à occuper les avenues du palais de ce côté pour protéger le passage du prince, si, comme on avait des raisons de l'appréhender, on tentait de l'arrêter en traversant la cour.

Le prince, craignant les reproches du roi son père, à l'occasion de l'effervescence qu'il n'avait pu empêcher, fit armer une frégate, sur laquelle il comptait au besoin partir pour la Sicile. L'amiral Jacob crut devoir lui représenter que cette seule crainte ne devait pas le décider à quitter Naples, et que, quelles que fussent les circonstances, il trouverait à son bord un refuge d'où il pourrait encore agir dans l'intérêt de sa famille. Sa lettre au régent fut approuvée par le ministre de la marine dans les termes les plus flatteurs, et le prince lui conféra la grand'croix de l'ordre de Saint-Georges-de-la-Réunion, comme témoignage de sa satisfaction. Toutefois, les affaires s'arrangèrent mieux qu'on n'aurait pu l'espérer. Par suite de l'entrée des Autrichiens à Naples, l'ordre se trouva rétabli, et la présence de l'amiral n'y étant plus nécessaire, il fut rappelé à Toulon. Peu de temps après, il sortit de ce port à la tête d'une division navale. Il avait pour mission de se rendre au Brésil et ensuite aux Antilles. A son arrivée à la Martinique, il y trouva l'ordre de prendre le commandement de la station.

Apprenant que le président de la république d'Haïti préparait une expédition pour s'emparer de la partie est de Saint-Domingue cédée à la France par le traité de Bâle, puis reprise par les Espagnols lors de l'invasion de la péninsule en 1808, l'amiral, après s'être concerté avec le gouverneur de la Martinique, embarqua sur les bâtiments de sa division environ quatre cents hommes de troupes, et se porta au secours des Français dont les personnes et les biens étaient menacés. Il trouva à Samana plusieurs bâtiments de la station qui lui apprirent que les troupes de Boyer, venant de Santo-Domingo, avaient traversé la baie et s'étaient emparé d'un petit port où ils travaillaient à se fortifier. Les Français s'étaient déjà réfugiés sur deux bâtiments de commerce qui vinrent aussitôt se ranger sous la protection de l'escadre. Les Espagnols, redoutant la domination des noirs, proposèrent à l'amiral d'arborer le pavillon français; mais il leur fit connaître que, ne pouvant rester dans le pays pour les soutenir, ce drapeau ne ferait que les exposer à la vengeance de Boyer. Toutefois, le principal motif de son refus était de ne pas autoriser par cet acte d'hostilité la mise des séquestres sur tous les bâtiments français qui se trouvaient dans les ports de Saint-Domingue. Il se borna donc à faire transporter dans les îles voisines les habitants qui lui en manifestèrent le désir; et, après avoir renvoyé à la Martinique les autres bâtiments de la division, il rentra à Brest au mois d'avril 1822, sur *le Jean-Bart*, avec la corvette *l'Aigrette*, qui l'avait accompagné pendant toute sa campagne.

A cette époque, on préparait en ce port l'expédition qui devait agir contre Cadix, et le commandement lui en était destiné; mais, par suite d'une mesure générale qui n'aurait pas dû être appliquée au *Jean-Bart* dans

cette circonstance, on voulut changer une grande partie de l'équipage de ce vaisseau. L'amiral ne croyant pas pouvoir accepter la responsabilité d'une pareille mission, avec un équipage inexpérimenté et qu'une navigation de huit jours au plus n'aurait pas assez formé, se rendit à Paris.

Au mois de juin 1823, le contre-amiral Jacob fut nommé au gouvernement de la Guadeloupe. Son administration dans cette colonie fut marquée par une série de mesures que nous ne pouvons énumérer ici; toutefois il en est une dans le détail de laquelle nous croyons devoir entrer, parce qu'elle atteste un esprit ferme et équitable.

Depuis soixante ans environ un procès existait entre l'administration de la Pointe-à-Pitre et les héritiers du propriétaire du terrain sur lequel cette ville est bâtie. Ce terrain n'avait pas été payé, ou du moins il ne l'avait été qu'à un prix bien au-dessous de sa valeur; les propriétaires actuels réclamaient une somme énorme, et l'administration de la Pointe-à-Pitre se refusait à tout arrangement. L'amiral Jacob résolut de terminer cette affaire. Il fit évaluer ce que chaque maison pouvait devoir en raison de l'espace qu'elle occupait, il en remit l'état aux propriétaires du terrain pour qu'ils eussent à se faire payer par chaque habitant. Mais ceux-ci voyant qu'il leur faudrait avoir un procès avec chacun des occupants (et ils étaient au nombre de huit cents) prièrent l'amiral d'être leur unique arbitre; de son côté l'administration adhéra à cette demande. Le gouverneur, après avoir établi des calculs, fixa à trois cent mille francs la somme à payer aux propriétaires pour toute redevance. Cette fixation, qui dans le principe avait été portée à un million, fut acceptée par les parties contendantes. Ainsi

se trouva terminé un différend que l'amiral Cochrane, qui pendant l'occupation anglaise avait été chargé de cette affaire, croyait ne pouvoir amener à sa solution sans un renfort de troupes.

Pendant les années 1823 et 1825, la Guadeloupe fut ravagée par les plus terribles ouragans dont on y ait gardé le souvenir. Les maladies, la disette et la misère, cortége ordinaire de ces grandes commotions atmosphériques, se produisirent avec une intensité qui réclamait les mesures les plus promptes, les plus efficaces. L'amiral, atteint lui-même d'une maladie causée par le dernier ouragan, ne demanda cependant son rappel qu'après avoir vu renaître la prospérité de la colonie. Quelques années ensuite les colons, pour lui témoigner leur reconnaissance, le choisirent pour leur délégué ou représentant près de la métropole.

A son retour en France, en 1826, il fut promu au grade de vice-amiral, et, par une ordonnance royale du 11 mars de l'année suivante, il fut nommé à la préfecture maritime de Toulon, qu'il occupa jusqu'au mois de juin 1829. On se souvient encore en ce port de son administration à la fois ferme, sage et paternelle.

Lorsqu'en 1827 le roi résolut de demander satisfaction au dey d'Alger de l'insulte commise par lui envers le consul de France, on ordonna l'armement à Toulon d'une division navale dont le commandement fut confié au capitaine de vaisseau Collet[1]. En moins de quinze jours cette division, qui se composait du vaisseau *la Provence* et de six autres bâtiments, fut complétement armée et prête à se rendre à sa destination. Le ministre de la marine fut chargé de témoigner à l'amiral toute la satisfac-

(1) Voyez la notice Collet.

tion du roi pour le zèle et la promptitude qu'il avait apportés dans l'exécution de ses ordres.

Quelque temps après, l'expédition de Morée fut décidée. Elle devait avoir lieu en deux divisions; le départ de la première fut fixé au 15 août 1828. L'amiral Jacob avait assuré qu'elle serait prête; elle le fut. Mais, le 14, survint une tempête qui occasionna de grandes avaries dans le convoi. Le 16, toutes ces avaries étaient réparées, et la flotte mettait à la voile. La seconde division fut également prête à l'époque assignée. Il fallut ensuite pourvoir au remplacement des vivres et autres objets que nécessitait en Morée la présence d'environ vingt mille Français. Jusqu'en juin 1829, époque à laquelle la santé de l'amiral, épuisée par tant de fatigues, le força de résigner la préfecture maritime de Toulon, six cents bâtiments, y compris ceux de la première expédition, furent expédiés pour cette destination. La croix de commandeur de Saint-Louis et le titre de comte furent les récompenses méritées d'un zèle qui ne s'était pas ralenti un seul instant.

En janvier 1830, l'on s'occupa de l'expédition pour la conquête d'Alger. L'amiral Jacob était destiné à la commander. Il assista, en conséquence, aux diverses conférences qui eurent lieu à cette époque chez le prince de Polignac, président du conseil; mais atteint subitement d'un mal considérable à la jambe, il se vit, à regret, forcé de renoncer à cette destination. Appelé au conseil d'amirauté, il y fut « une des lumières de la marine, » selon l'expression d'un rapporteur du budget de ce département[1].

En 1831, l'amiral Jacob fut fait grand'croix de la Lé-

(1) M. le baron Charles Dupin.

gion-d'Honneur, puis pair de France. Par une ordonnance en date du 19 mai 1834, il fut nommé ministre de la marine; et lorsqu'au mois de novembre suivant il fut remplacé dans ce ministère, S. M. Louis-Philippe l'attacha à sa personne comme l'un de ses aides-de-camp.





WARREN.



WARREN

(JOHN BORLASE),

AMIRAL, COMMANDEUR DE L'ORDRE DU BAIN, CHEVALIER DU CROISSANT,

Né à Bicester, dans le comté d'Oxford, en 1754, mort à Londres le 27 février 1822.

Warren était issu, par sa mère, de la très ancienne famille des Borlase de Cornouailles; l'un de ses ancêtres est auteur de plusieurs écrits très estimés sur l'histoire de cette province.

Au sortir de l'enfance, sa famille le fit entrer au collége de Winchester, et quelque temps après il passa à l'université de Cambridge, d'où il s'échappa pour s'enrôler comme volontaire sur un vaisseau du roi. Son père, informé de cette escapade, tenta près de lui tous les moyens possibles pour le faire renoncer à la marine; mais, voyant ses efforts inutiles, il lui fit obtenir le grade de *midshipman*, et ce fut en cette qualité qu'il fit sa première campagne sur le sloop *l'Alderney*. Après avoir fait sur ce bâtiment plusieurs croisières dans les

mers du Nord, il revint en Angleterre, et, sentant le besoin d'unir la théorie à la pratique du métier qu'il avait embrassé par goût, il suivit à l'université de Cambridge les cours du professeur Martyn. Son assiduité fut telle, qu'en 1776, c'est-à-dire à l'âge de vingt-deux ans, il prit ses degrés de maître ès-arts. Il fit ensuite un voyage sur le continent dans le but d'apprendre la langue française.

Pendant son absence son père et sa mère étant morts, sir John se vit, à son retour en Angleterre, possesseur d'une très belle fortune. Alors il acheta l'île de *Lundy*, dans le canal de Bristol, et conçut le projet romanesque d'y établir une colonie; mais, forcé bientôt de renoncer à cette chimère, il vendit son établissement et obtint, quelque temps après, un siége au Parlement, où il représenta pendant deux sessions le bourg de Great-Marlow. En 1777, il obtint le titre de baronnet.

La guerre qui éclata en 1778, entre l'Angleterre et ses colonies d'Amérique, ouvrit une nouvelle carrière à l'ambition de sir John. Il s'embarqua comme lieutenant à bord du sloop *le Sans-pareil*, qui faisait partie de l'escadre du lord Howe. Cet amiral ne tarda pas à apprécier le mérite et l'activité de sir John, et en moins de deux années il lui fit obtenir le grade de capitaine de vaisseau. Ce fut en cette qualité qu'il commanda successivement *l'Hélène*, *l'Ariane*, *l'Aigle*, *la Cléopâtre* et *le Winchelsea*, sous les ordres du lord Howe, qui l'employa toujours dans les missions les plus difficiles et les plus périlleuses. Remplacé tout à coup dans ce dernier commandement par lord Cochrane, sir John prit de l'humeur et sollicita son retour en Angleterre, où, à son arrivée, il donna sa démission. A quelque temps de là il

épousa la fille du général Clavering, se retira dans ses terres et y vécut ignoré.

Lorsqu'en 1793 la France déclara la guerre à l'Angleterre, sir John ne crut pas devoir rester plus longtemps oisif; il offrit ses services à l'Amirauté, qui les accepta. Il fut nommé commodore, et il porta son guidon sur la frégate *la Flora.* Quelques mois après on mit sous ses ordres une division de frégates et de bâtiments légers destinée à se rendre en Canada pour y détruire les établissements français. A son retour de cette mission, qu'il avait remplie avec succès, le roi lui conféra l'ordre du Bain.

Pendant le cours de l'année 1794, le commodore Warren, à la tête d'une division navale, s'empara, le 23 avril, de la frégate *la Pomone,* à la hauteur de l'île de Bas, et, le 23 août suivant, il détruisit la frégate *la Volontaire*, après l'avoir forcée de se jeter sur les roches de Penmark.

Au mois de juin 1795, le gouvernement anglais prépara contre la France un des plus considérables armements qui eût été fait depuis longtemps. Dix régiments ou légions, composés en grande partie d'émigrés français, de prisonniers que le sort de la guerre avait fait tomber au pouvoir des Anglais et qui formaient environ quatorze mille hommes, furent embarqués sur cent bâtiments de transport. Des munitions, des armes pour quatre-vingt mille hommes, des habits pour soixante mille, des canons et autres pièces d'artillerie de tout calibre, des provisions de bouche en abondance et deux millions en or avaient été embarqués sur ces bâtiments. Sir John Warren, qui venait d'être élevé au grade de contre-amiral, fut désigné pour escorter ce convoi avec

trois vaisseaux et six frégates, tandis que quinze vaisseaux de ligne, sous le commandement de l'amiral Bridport, devaient croiser sur les côtes de France pour protéger l'expédition.

Arrivé devant Belle-Ile, le 25 juin, sir John Warren fit sommer le commandant français de lui remettre la forteresse et de reconnaître Louis XVII. Sur le refus de cet officier, le commodore, ne voulant point perdre un temps précieux à canonner Belle-Ile, s'éloigna pour se rendre à la côte du Morbihan, qu'il savait être dépourvue de troupes, et il arriva le 27 juin dans la baie de Quiberon, où il débarqua quinze cents hommes commandés par le comte d'Hervilly, ainsi qu'une grande quantité de munitions de guerre et de bouche[1]. Lorsque les résultats de l'expédition ne permirent plus que de s'occuper du salut de ceux qui en faisaient partie, l'amiral Warren expédia huit chaloupes canonnières qui, sous la direction du comte de Vaugiraud, vinrent s'embosser en face des troupes républicaines et firent un feu terrible qui les arrêta assez de temps pour qu'on pût sauver plusieurs compagnies et une assez grande quantité d'artillerie. Sir John Warren croisa ensuite pendant quelque temps sur les côtes de Bretagne pour occuper l'attention des

(1) On connaît la funeste issue de l'expédition de Quiberon, qui a immortalisé les noms de Sombreuil et de d'Hervilly, en couvrant d'infamie celui de Puisaye. Le rival de Pitt, Fox, s'écriait, dans la séance du Parlement du 29 octobre 1815 : « Fatale expédition qui doit déchirer « toutes les âmes et soulever d'indignation le cœur de tous les Anglais ! « Funeste revers qui, aux yeux de l'Europe, a fait plus de tort au carac- « tère national que tous les événements de la guerre ! Le ciel m'est té- « moin que j'ai toujours désapprouvé ce projet insensé, comme je gémis « encore aujourd'hui de la manière honteuse dont il a été exécuté. »

Français, intercepter leurs convois, et procurer aux royalistes les armes et les munitions qui leur étaient nécessaires pour soutenir leur insurrection.

Au mois de septembre de la même année, le gouvernement anglais ordonna l'armement, à Southampton, d'une nouvelle expédition destinée à débarquer le comte d'Artois sur les côtes de France. Le commandement de cette expédition, qui se composait de quatre vaisseaux et six frégates escortant cent quarante bâtiments de transport sur lesquels étaient embarquées un grand nombre de troupes commandées en chef par le lord Moira, fut confié au contre-amiral Warren. Il appareilla de Portsmouth le 25 septembre 1795, et, le 29, il débarqua à l'Ile-Dieu les troupes et les munitions qu'il avait à bord, et qui consistaient en sept à huit cents émigrés français et quatre mille Anglais, formant la première division de l'armée expéditionnaire.

L'Ile-Dieu n'est qu'un vaste rocher de granit dont la surface irrégulière est couverte d'une couche de terre végétale d'environ trois mètres d'épaisseur dans les lieux les plus bas; son port n'offre qu'un abri très peu sûr et dont l'abord est périlleux; on n'y trouve ni eau de source, ni pâturages, ni bestiaux. Ce point de débarquement était donc on ne peut pas plus mal choisi; aussi les résultats les plus funestes furent bientôt la suite de ce mauvais choix, qui toutefois ne doit pas être attribué à l'amiral Warren, puisque la résolution de s'établir à l'Ile-Dieu avait été prise dans un conseil présidé par le comte d'Artois. En effet, la mortalité se mit promptement parmi les chevaux, dépourvus d'eau pure et salubre; les troupes elles-mêmes furent affectées de cette privation, et le découragement ne tarda pas à s'emparer de l'armée.

Après un séjour de plus de six semaines à l'Ile-Dieu, le comte d'Artois remonta sur *le Jason*, qui appareilla pour retourner en Angleterre. L'escadre de l'amiral Warren croisa encore quelque temps aux environs de l'Ile-Dieu et finit par retourner à Portsmouth, ramenant avec elle les restes de cette armée promise avec tant d'emphase aux royalistes de la Vendée [1].

En 1799, sir John Warren appareilla de Portsmouth, ayant son pavillon sur *le Canada*, pour aller renforcer la flotte qui croisait devant Brest sous le commandement du lord Bridport. A peine y était-il arrivé qu'il en fut détaché avec trois vaisseaux de ligne, deux vaisseaux rasés et trois frégates, pour se rendre sur les côtes d'Irlande, afin de s'opposer à un débarquement de troupes que devait y opérer une division française sortie de Brest au mois de septembre de la même année. Arrivé sur ces côtes le 11 octobre au soir, il eut connaissance de cette division et lui donna la chasse. Le lendemain,

(1) Dans le grand nombre d'écrivains qui ont parlé de l'expédition de l'Ile-Dieu, aucun n'a résolu la question d'une manière satisfaisante. Les uns ont prétendu que le débarquement de l'armée du lord Moira n'avait pas eu lieu par suite des instructions secrètes données à ce général. A qui persuadera-t-on que le gouvernement anglais ait consenti à faire en pure perte un armement aussi considérable et des dépenses aussi énormes? D'autres en ont accusé celui-là même qui avait le plus d'intérêt à l'opérer, le comte d'Artois. On a dit que ce prince avait assemblé un conseil pour décider s'il devait se faire débarquer, se joindre à Charette qu'il avait fait prévenir et qui marchait au-devant de lui avec quinze mille hommes; mais que la plupart de ceux qui composaient ce conseil, trouvant auprès de sa personne une existence agréable qu'ils courraient risque de perdre, l'en avaient détourné. Cette version n'est guère plus vraisemblable que l'autre. Il y a ainsi dans l'histoire des questions dont les contemporains sont condamnés à ignorer la solution; la postérité sera peut-être plus heureuse que nous à cet égard.

au jour, il était parvenu à se mettre dans ses eaux, et bientôt il manœuvra pour l'envelopper. Les vents étaient au N.-O., et la division française les recevait à tribord. L'amiral Warren, en plaçant son escadre sous le vent, lui coupa la terre, et rendit ainsi impraticable le dessein que paraissait avoir le commandant français de gagner la côte avant de commencer un combat qui devenait inévitable.

Il s'engagea effectivement vers sept heures du matin, et quoique de beaucoup inférieure en forces, puisqu'elle ne se composait que d'un vaisseau, huit frégates et un aviso, la division française le soutint avec intrépidité. *Le Hoche*, après une résistance qui avait duré plus de quatre heures, entouré par trois vaisseaux qui le canonnaient de l'avant et de l'arrière, fut contraint d'amener son pavillon; six autres bâtiments de cette division tombèrent successivement au pouvoir de l'escadre de l'amiral Warren, qui parvint ainsi à remplir le but de sa mission.

Cet avantage excita un grand enthousiasme en Angleterre. Sir John fut promu au grade de vice-amiral, et la chambre des communes lui vota des remercîments pour le service signalé qu'il venait de rendre à l'Etat. Pendant l'année 1801, l'amiral Warren fut employé à croiser dans la Méditerranée; mais, malgré toute sa surveillance, il ne put empêcher la sortie de Toulon de l'escadre de l'amiral Ganteaume, chargée de porter des secours à l'armée d'Egypte.

Après la paix d'Amiens (1803), l'amiral Warren fut envoyé comme ambassadeur à la cour de Saint-Pétersbourg, auprès de laquelle il était chargé d'une mission particulière concernant l'île de Malte. A son retour, il fut

nommé grand-cordon de l'ordre du Bain et membre du conseil privé.

L'amiral Warren est mort à Londres le 27 février 1822. Il a publié en 1791, sans y mettre son nom, un ouvrage fort estimé, intitulé : *Tableau de la force navale de l'Angleterre,* 1 vol. in-8°.



DU CAMPE DE ROSAMEL.



DU CAMPE DE ROSAMEL

(CLAUDE-CHARLES-MARIE),

VICE-AMIRAL, GRAND-OFFICIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE L'ORDRE ROYAL DE SAINT-FERDINAND D'ESPAGNE, MEMBRE DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS, FILS DE CLAUDE-LOUIS-MARIE, MARÉCHAL-DE-CAMP, ET DE MARIE-JOSEPHE LEBLOND DU PLOUY,

Né à Rosamel (Pas-de-Calais) le 25 juin 1774.

Un goût inné pour le métier de la mer, qui se déclara de bonne heure chez le jeune Rosamel, décida son père à lui permettre de suivre cette carrière, et il n'avait pas encore atteint sa treizième année lorsqu'il fut embarqué comme pilotin sur le paquebot *le d'Orléans*, à bord duquel il fit, pendant trois années consécutives, le cabotage dans la Manche. Ces campagnes, qui n'étaient pour ainsi dire que des épreuves, n'ayant fait que développer son goût et confirmer sa vocation, il se livra ensuite aux études indispensables pour entrer dans la marine militaire, et le 1er janvier 1792 il y fut admis comme aspirant de troisième classe, au concours ouvert par le célèbre Monge.

Ce fut en cette qualité qu'il s'embarqua, au mois de mars de la même année, sur la flûte *le Chameau*, destinée pour Saint-Domingue. Son début ne fut pas heu-

reux; ce bâtiment, par suite d'une tempête des plus violentes, fut jeté sur la côte de Jérémie, et sur cent seize hommes dont se composait son équipage, cinquante-six perdirent la vie. Le jeune Rosamel échappa, comme par miracle, à ce naufrage, dans lequel cependant il reçut quelques blessures; mais la fièvre jaune étant venue aggraver son état, il fut retenu à l'hôpital pendant environ deux mois. Des événements de cette nature auraient pu le dégoûter d'un métier commencé sous des auspices aussi funestes; mais doué, comme il l'était, d'un caractère décidé, ces accidents ne firent au contraire que l'affermir dans sa vocation.

Au mois de janvier 1793, il fut fait aspirant de deuxième classe, et le 31 décembre de la même année il fut élevé à la première. Il était alors âgé de dix-neuf ans et demi.

A sa sortie de l'hôpital de Jérémie, Rosamel passa sur *l'Éole,* que montait le contre-amiral Sercey. A bord de ce vaisseau, il se trouva aux divers engagements qui eurent lieu contre les nègres révoltés lors de l'incendie du Cap Français.

Au désarmement de *l'Éole*, le jeune Rosamel fut embarqué sur *la Convention;* ce vaisseau sortit de Brest avec l'armée navale aux ordres de l'amiral Villaret, et il participa aux trois combats qu'elle soutint, les 29 mai, 1er et 2 juin 1794, contre l'armée anglaise commandée par l'amiral Howe.

Après avoir été successivement embarqué sur les vaisseaux *l'Invincible* et *la Constitution*, la flûte *le Temps* et la frégate *l'Embuscade*, Rosamel, qui avait été promu au grade d'enseigne le 13 avril 1797, passa, en cette qualité, au mois de juin 1798, sur le vaisseau *le Hoche*, que commandait le chef de division Bompard, et qui faisait

partie d'une division de huit frégates et un aviso, ayant à bord trois mille hommes de troupes destinées à être débarquées sur les côtes d'Irlande. Sortie de Brest le 16 septembre 1798, elle fut rencontrée, le 12 octobre suivant, par une escadre de cinq vaisseaux et trois frégates aux ordres de l'amiral sir John Warren. Dans le combat qui s'engagea, *le Hoche*, entouré par la majeure partie de l'escadre anglaise, se vit forcé d'amener son pavillon, toutefois après la plus vigoureuse résistance. Rosamel, tombé au pouvoir des Anglais, fut renvoyé en France comme prisonnier sur parole, et à son grand regret son inactivité dura près de deux ans.

Ayant été enfin échangé en 1800, il fut successivement embarqué sur les vaisseaux *l'Indivisible* et *l'Alliance*, et employé ensuite comme adjudant du chef militaire de la marine à Brest. Au mois de novembre 1801, il passa en qualité de second sur la corvette *la Diligente*, et il y fut fait lieutenant de vaisseau (24 avril 1802). Rosamel était depuis quelque temps déjà sur ce bâtiment, lorsque son capitaine étant tombé malade, il fut désigné par le gouverneur de Saint-Domingue pour en prendre le commandement et le conserva pendant environ un an.

Au mois d'août 1803, Rosamel fut envoyé de Brest à Boulogne. On préparait alors en ce port l'immense flottille destinée à faire une invasion en Angleterre. L'amiral Bruix, qui la commandait en chef, attacha Rosamel à son état-major comme adjudant, et il remplit ces fonctions jusqu'à la fin de l'année 1804.

A cette époque il reçut l'ordre de se rendre à Toulon, et quelques mois après son arrivée en ce port on lui confia le commandement de la corvette *la Tactique*, destinée à la protection des convois ainsi qu'aux com-

munications entre la Corse et l'Italie. Il exerçait ce commandement depuis près de trois années, lorsqu'il reçut l'ordre de prendre celui de *la Victorieuse*. Ce bâtiment faisait partie d'une division chargée de stationner aux îles Ioniennes, cédées à la France par le traité de Tilsitt. Rosamel se trouvait encore dans ces parages lorsqu'en 1808 l'armée navale de la Méditerranée, que commandait l'amiral Ganteaume, s'y rendit pour ravitailler Corfou, alors bloqué par les Anglais. Cet amiral adjoignit *la Victorieuse* à son armée, et la ramena avec elle à Toulon.

Après un court séjour en ce port, Rosamel en fut expédié pour commander la station devant Livourne. Pendant l'exercice de ce commandement, il fut promu au grade de capitaine de frégate (12 juillet 1808). *La Victorieuse* ne fut rappelée à Toulon qu'en 1809.

Au mois de septembre de cette même année, l'armée navale aux ordres de l'amiral Ganteaume se disposant à sortir de Toulon pour aller attaquer douze vaisseaux qui se trouvaient séparés de l'armée que commandait sir Edouard Pellew, Rosamel demanda avec instance à faire partie de cette expédition; mais l'amiral Ganteaume, qui connaissait la marche inférieure de *la Victorieuse*, ne crut pas devoir accéder à la demande de son capitaine. Rosamel alors lui offrit l'élite de son équipage pour renforcer ceux de l'armée, et le pria en même temps de l'embarquer dans son grade sur l'un de ses vaisseaux. L'amiral, touché de son zèle et de son désintéressement, l'attacha à son état-major comme adjudant. Peu de jours après, le commandement de la frégate *la Pomone* étant venu à vaquer, il le confia provisoirement à Rosamel et écrivit au ministre pour le prier de ratifier cette nomination. Par une coïncidence singulière, une dé-

pêche ministérielle, qui se croisait avec la lettre de l'amiral Ganteaume, en prescrivant diverses mutations de commandements dans l'armée, désignait le capitaine Rosamel pour celui de *la Pomone*.

En 1811, cette frégate faisait partie de la station de l'Adriatique, lorsque, le 29 novembre, se rendant de Corfou à Trieste avec la frégate *la Pauline* et la flûte *la Persane*, ils furent rencontrés, à la hauteur de la petite île Pelagosa (golfe de Venise), par trois frégates anglaises. C'étaient *l'Alceste*, de quarante-quatre canons, *l'Active*, de cinquante, et *l'Unité*, de quarante-deux. On voit que, outre l'avantage que lui donnait son artillerie plus nombreuse, la division ennemie était supérieure à la division française de la différence qui existe d'une frégate à une flûte. Toutefois cette inégalité disparut bientôt par une tactique habile du commandant de *la Persane* (le lieutenant de vaisseau Satie). Cet officier demanda et obtint liberté de manœuvre. Arrivant aussitôt vent arrière, il fit route au Nord, en se couvrant de voiles, et attirant ainsi à sa poursuite la frégate *l'Unité*, capitaine Chamberlane, il rétablit l'égalité entre les deux divisions.

Cependant les deux autres continuaient leur chasse sur les frégates françaises. A une heure et demie elles n'en étaient plus qu'à deux ou trois encâblures, et le combat était devenu inévitable. A ce moment le capitaine Rosamel crut devoir haranguer son équipage, afin d'exciter son zèle. Il lui représenta que n'ayant que des forces égales à combattre depuis la séparation de la troisième frégate ennemie, la fortune lui offrait une belle chance de gloire à acquérir. Sa parole animée, jointe à la confiance que ses marins avaient en sa bravoure, produisit sur eux le plus vif enthousiasme, qu'ils

firent éclater par des cris de *vive l'empereur!* en se rendant à leur poste de combat.

La Pauline, qui était la frégate commandante, était sur l'avant de *la Pomone*, à portée de la voix. *L'Alceste*, qui portait le guidon de commandement de sir Murray Maxwel, se trouvait par la hanche de babord de *la Pomone*, et *l'Active*, que commandait sir John Gordon, était dans ses eaux, à trois ou quatre encâblures. C'est dans cette position que le combat commença. Il s'engagea d'abord entre *l'Alceste* et *la Pomone*, qui, dès les premiers coups, démâta la frégate anglaise de son grand mât de hune, et la désempara de son petit perroquet et de son grand foc. Le mât de hune de cette frégate, étant tombé sous le vent, annulait, au moins pour quelque temps, une partie des canons de sa batterie, et le capitaine Rosamel se disposait à profiter de cet avantage, lorsque *la Pauline*, qui continuait sa route, en s'éloignant du champ de bataille, lui fit signal de forcer de voiles. *La Pomone* était alors sous toutes voiles; mais le capitaine Rosamel sentant, au contraire, la nécessité d'en diminuer pour ne pas compromettre sa mâture, profita de ce que *la Pauline* venait au vent pour rentrer ses bonnettes et imiter le mouvement de son commandant. D'ailleurs en venant ainsi sur babord, il découvrait mieux *l'Alceste;* aussi lui envoya-t-il immédiatement toute sa volée.

A ce moment le capitaine Rosamel s'aperçut que *l'Active* dirigeait sa route sur lui, pour venir au secours de sa conserve qu'elle voyait presque désemparée, et manœuvrait pour se placer entre elle et *la Pomone.* Mais comme, de cette manière, *l'Active* lui présentait son avant, il fit une auloffé, et lui envoya sa bordée de babord en enfilade de l'avant à l'arrière. Cette frégate alors

laissa arriver, et comme, par cette manœuvre, elle devait passer à poupe de *la Pomone*, le capitaine Rosamel imita son mouvement pour éviter la bordée qu'elle aurait pu lui envoyer dans cette position, en sorte que les deux frégates se trouvèrent bord à bord. Le combat devint ainsi particulier entre elles. Toutes deux couraient grand largue, babord amures, et elles combattirent sous cette voilure environ une heure. Pendant ce laps de temps, le capitaine de *la Pomone* arriva deux fois sur *l'Active* pour tenter de l'aborder, mais chaque fois cette frégate, imitant sa manœuvre, rendit cette tentative inutile.

Cependant *l'Alceste*, que *la Pauline* aurait pu écraser si elle se fût placée sous le vent, du côté où le grand mât de hune était tombé, étant parvenue à se dégager des débris qui l'embarrassaient, et n'étant que faiblement canonnée de loin par cette frégate, passa sous le vent des combattants, et vint se placer par la joue de babord de *la Pomone*, sur laquelle elle dirigea le feu le plus meurtrier.

Dans cette situation critique, le capitaine Rosamel, voyant que son commandant serrait le vent et s'éloignait au lieu de venir partager son danger, se détermina à tenter une troisième fois l'abordage sur *l'Active*, en profitant de la fumée dont l'enveloppait le feu vif et nourri de sa propre artillerie. Il arriva donc en dépendant sur cette frégate, et il était sur le point de l'accrocher avec ses grappins, lorsqu'une volée, coupant le petit mât de hune et la vergue de misaine de *la Pomone*, la priva de ses voiles de l'avant, et par suite de l'action, de celles de l'arrière; elle vint alors au vent, malgré son gouvernail.

Le résultat de cet accident fut un plus grand rapprochement des frégates, et le combat continua dans cette situation, c'est-à-dire *l'Alceste* par la joue de babord de

la Pomone, à petite distance, et *l'Active* par son travers à babord et très près.

A trois heures le grand mât de *la Pomone*, ayant été coupé à dix pieds au-dessus du pont, tomba sur le gaillard d'arrière à babord, celui d'artimon tomba presque au même instant sur la poupe, et dans sa chute il brisa la roue du gouvernail. A ce moment, le capitaine Rosamel, atteint à la joue gauche par un biscayen, fut obligé de quitter le pont pendant quelques minutes, mais aussitôt qu'il eut été pansé il vint reprendre son poste.

Il ne restait plus alors à *la Pomone* que son bas-mât de misaine entièrement dégréé; elle n'avait pas une seule voile en état d'être éventée, et par conséquent aucun moyen de manœuvrer. Presque toute l'artillerie des gaillards était démontée, le pont était couvert de débris de gréément et de mâture; il y avait quatre pieds d'eau dans la cale, les pompes étaient hors d'état de franchir, et l'eau qui augmentait continuellement arriva jusqu'à sept pieds.

Cependant le feu de *la Pomone* se soutenait toujours; *l'Alceste* par la joue de babord, et *l'Active* par celle de tribord la canonnaient à portée de pistolet, lorsqu'enfin, après deux heures et demie d'un combat acharné, pendant lequel onze hommes avaient été tués et cinquante-deux blessés, le capitaine Rosamel, jugeant l'impossibilité de résister plus longtemps, et persuadé qu'il avait honorablement défendu le pavillon, ordonna qu'il fût amené. Conduit à bord de *l'Alceste*, le commandant de *la Pomone* y fut accueilli par le capitaine Maxwel avec tous les égards dus au courage malheureux, et les soins qu'exigeait la blessure qu'il avait reçue à la tête lui furent prodigués. Il fut ensuite débarqué à Malte, et quelque temps après transporté en Angleterre, où il resta

comme prisonnier sur parole au cautionnement de Bridgnorth, pendant près de trois années[1].

A son retour en France (mai 1814), le capitaine Rosamel demanda que sa conduite, relativement à la prise de *la Pomone*, fût examinée. Une ordonnance royale du 26 juin 1814 prescrivit à cet effet la réunion à Toulon d'un conseil de guerre maritime, et ce conseil, dans sa séance du 16 août suivant, après avoir examiné les faits, déclara *à l'unanimité* que dans le combat du 29 novembre 1811, à la suite duquel la frégate *la Pomone* avait été capturée, le capitaine Rosamel avait fait tout ce qu'il devait pour la défense et l'honneur du pavillon, et qu'en conséquence cet officier était honorablement acquitté. Toutefois le gouvernement n'avait pas attendu l'issue de ce jugement pour donner au capitaine Rosamel un témoignage de son estime et de sa confiance, car, par une ordonnance du 18 juillet 1814, il avait été nommé capitaine de vaisseau.

La réduction que nécessitait alors dans les armements

(1) Dans son rapport au ministre de la marine sur le fait de la prise de *la Pomone* (pièce que nous avons sous les yeux), le capitaine Rosamel s'exprimait en ces termes :

« Je me permettrai peu de réflexions à l'égard du commandant de la « frégate *la Pauline*, mais Votre Excellence jugera quelles devaient être « mes espérances lorsque, dès le commencement de l'action, j'ai démâté « de son grand mât de hune la frégate commandante, et que je combat- « tais *l'Active* bord à bord. M. le commandant de *la Pauline*, en justi- « fiant de sa conduite dans cette circonstance, fera sans doute connaître « les motifs qui l'ont fait s'écarter de ce principe, que, dans un combat, « un capitaine n'est à son poste que lorsqu'il est le plus près possible de « l'ennemi, et que partout ailleurs il manque à l'honneur et trahit son « prince et sa patrie. »

On trouvera sans doute ce langage bien modéré de la part d'un homme qui venait d'être aussi lâchement abandonné.

le rétablissement de la paix générale en Europe ne permit pas de donner un nouveau commandement à Rosamel; mais le ministre, voulant utiliser son zèle et son activité, l'employa, dans son grade, d'abord à Toulon, et ensuite à Cherbourg, où il commanda un des régiments de marins qui, en 1815, furent organisés dans les ports militaires. Au mois de janvier 1816, il fut nommé major de la marine à Cherbourg, poste qu'il occupa jusqu'au mois de novembre 1817, époque à laquelle il reçut l'ordre de se rendre à Toulon, pour y être employé plus activement au service de mer[1]. En effet, à peine y fut-il arrivé qu'on lui confia le commandement de la frégate *la Galatée*, et quelque temps après celui du vaisseau *le Colosse*, sur lequel il fit, comme capitaine de pavillon du contre-amiral Jurien, une campagne de trente mois, tant dans la Méditerranée que dans les deux Amériques, en doublant le cap Horn.

Pendant les années 1822 et 1823, Rosamel commanda successivement les frégates *la Junon* et *la Marie-Thérèse*, employées au blocus des ports de Barcelone et de Tarragone.

La prudence jointe à l'activité et à la vigilance qu'il déploya pendant toute la durée de cette mission difficile lui méritèrent d'être proposé par M. le marquis de Clermont-Tonnerre (alors ministre de la marine) pour le grade de contre-amiral, auquel il fut promu le 28 octobre 1823. A son retour en France, qui eut lieu au mois

(1) Au mois de juin 1817, Rosamel avait reçu l'ordre de se rendre à Dunkerque pour y diriger l'embarquement des troupes russes qui devaient se rendre sur la côte du Nord. Il apporta dans l'exécution de cette mission son zèle et son activité accoutumés, et l'empereur de Russie, pour lui en témoigner sa reconnaissance, lui fit remettre une très belle bague ornée de son chiffre en diamants.

de novembre suivant, le roi lui donna une nouvelle preuve de confiance.

Depuis quelque temps le commandement de la station française entretenue sur les côtes du Chili et du Pérou était vacant. Cependant, dans un moment où le gouvernement espagnol était occupé de la lutte contre ses colonies de l'Amérique du Sud, qui réclamaient leur affranchissement les armes à la main, il était important, pour les intérêts et la protection du commerce français, qu'il y eût dans ces parages un certain nombre de bâtiments de guerre.

D'un autre côté, l'appui que la France venait tout récemment de prêter à la cause de Ferdinand VII contre les cortès révolutionnaires pouvait faire croire aux nouveaux gouvernements du Chili et du Pérou qu'elle était disposée à aider de ses forces navales les efforts que faisait l'Espagne pour s'opposer à l'émancipation de ces colonies.

Et en effet, les journaux étrangers s'appliquaient, depuis quelque temps, à présenter la France comme armant dans ses ports des escadres destinées à porter en Amérique les troupes qui devaient les faire rentrer sous la domination du roi d'Espagne. Le but évident de ces bruits mensongers était de nuire aux relations commerciales de la France; mais comme ils pouvaient aussi compromettre les intérêts et même la vie des Français établis dans les colonies espagnoles, le gouvernement sentit qu'il devenait indispensable de leur assurer une protection efficace. Cette mission importante et délicate fut confiée au contre-amiral Rosamel, avec le titre de commandant en chef de la station française dans l'Amérique du Sud.

La situation politique du Chili et du Pérou ne permet-

tant pas à cette époque d'y envoyer des agents diplomatiques ou consulaires, le gouvernement résolut d'adjoindre au commandant de la station deux officiers supérieurs de la marine qui devaient séjourner successivement à Valparaiso, à Callao, ou dans les autres ports du Chili et du Pérou, et qui, sous le prétexte apparent de pourvoir aux besoins des bâtiments de la station et à la protection du commerce français, étaient chargés de mettre à profit leur séjour dans ces ports, pour y donner des impressions favorables à la France et y recueillir toutes les notions qu'ils croiraient utiles au gouvernement, au commerce et à la marine militaire.

Le contre-amiral Rosamel appareilla de Toulon, le 22 février 1824, sur la frégate *la Marie-Thérèse*, ayant sous ses ordres le brick *le Faune*, et il rallia dans la mer du Sud la corvette *la Diligente* et le brick *le Lancier*. Plus tard le brick *l'Aigrette* vint se ranger sous son pavillon. Après de courtes relâches à Rio-Janeiro, à Montevideo et à Buenos-Ayres, dans le but de s'assurer de la situation politique de ces contrées et de s'y procurer des renseignements sur celles situées de l'autre côté du cap Horn, il fit route pour sa destination, et mouilla le 10 août suivant à Valparaiso.

Au moment où il y arriva le gouvernement du Chili était occupé des moyens d'arracher la province de Chiloë au pouvoir des Espagnols, qui de leur côté opposaient une résistance courageuse et opiniâtre. Les chefs de ce gouvernement, croyant voir dans le commandant de la division française un auxiliaire de leurs ennemis, l'accueillirent avec un sentiment de défiance et d'inquiétude bien naturel en effet dans leur situation. Toutefois l'amiral Rosamel, par la franchise et la loyauté qu'il déploya dans ses relations avec ces chefs, parvint bientôt à

détruire leurs préventions à son égard, et à vaincre la défiance qu'ils lui avaient d'abord témoignée. Ses instructions lui prescrivaient formellement d'éluder les demandes qui pourraient lui être adressées relativement à la reconnaissance, par la France, des provinces qui avaient déclaré leur indépendance; mais tout en se conformant à leur teneur, il sut habilement entretenir dans l'esprit de ces chefs des espérances à cet égard. Dans le but d'affermir encore la confiance qu'il désirait se concilier, l'amiral offrit, au nom du roi, le passage gratuit sur les bâtiments français pour tous les jeunes Chiliens que la république, ou leurs familles, voudraient envoyer en France afin d'y faire leur éducation. Cette mesure, à la fois ingénieuse et politique, fut accueillie par le roi Louis XVIII, qui lui donna même une plus grande extension, en sorte qu'un nombre assez considérable de jeunes gens nés dans les provinces du Chili reçurent, et reçoivent encore aujourd'hui dans nos lycées, une éducation dont leur pays recueillera un jour les bienfaits. L'amiral lui-même ne tarda pas à reconnaître les heureux effets de l'idée que sa générosité lui avait inspirée, car le commerce français, dans ces parages, reconquit une sécurité et une prépondérance qu'il avait entièrement perdues depuis quelque temps.

Pendant les sept mois que l'amiral Rosamel avait passés au Chili, il n'avait cessé par sa correspondance et ses messages de chercher à dissiper les ombrages qu'il savait exister contre la France dans l'esprit du chef de la république péruvienne. Ses démarches avaient produit quelque effet, mais il sentit que sa présence sur les lieux serait bien plus efficace.

Il ne se dissimulait pas toutefois les difficultés qu'il allait avoir à vaincre dans sa mission au Pérou. Depuis

la fin de l'année 1823, les Espagnols étaient entièrement expulsés du territoire de la Colombie. En 1824, les royalistes du Pérou, réunis aux débris de l'armée espagnole, avaient été complétement battus, le 5 août, dans les plaines de Junin, et le 9 décembre suivant, dans celles d'Ayacucho. Cette dernière victoire, la plus glorieuse de toutes celles remportées dans le Nouveau-Monde, avait mis fin à la guerre sur le continent, et délivré de tous ses ennemis le territoire de ses républiques. L'indépendance de tout le Sud du continent, cimentée par la confédération des républiques du Chili, de Buenos-Ayres, de Rio de la Plata et de la nation mexicaine, avait été reconnue par l'Angleterre et par les Etats-Unis de l'Amérique du Nord; la France seule, entre toutes les puissances maritimes, manquait à cette reconnaissance. A la nouvelle de l'arrivée d'une division française au Chili, Bolivar crut que son commandant était chargé de la signifier; mais le long séjour que cette division y fit dissipa cette illusion; il lui supposa au contraire le but d'exciter une contre-révolution dans ce pays, et cette supposition se corroborait encore de ce que les principaux corps de cette république étaient commandés par des officiers français, naturellement dévoués aux intérêts de leur pays. Un autre grief se joignait encore à ceux-ci dans l'esprit de Bolivar; le vice-président de la Colombie l'avait informé qu'une escadre française composée de vaisseaux, de frégates et d'un grand nombre de bâtiments de transport chargés de troupes, était arrivée dans les Antilles, et avait pour mission d'agir contre les nouveaux Etats indépendants.

Tel était l'état des choses au Pérou, lorsque l'amiral Rosamel se décida à s'y rendre; de nouveaux motifs vinrent hâter sa résolution; un agent français qu'il avait

envoyé à Lima, en l'accréditant de lettres pour les chefs de la république, y avait été d'abord l'objet d'une surveillance inquiétante, et avait enfin reçu l'ordre de quitter la ville dans les vingt-quatre heures; le brick *l'Aigrette*, mouillé à Chorillos, avait dû se tenir pendant plusieurs jours en branle-bas de combat, pour éviter d'être enlevé ou au moins attaqué.

En apprenant ces nouvelles, l'amiral quitta Valparaiso, et se dirigea sur le Pérou. A Quiloa, l'un des ports *intermedios*, il trouva *l'Aigrette* qui avait à bord l'agent français expulsé de Lima. Sur les rapports que cet agent lui fit des procédés employés envers lui, l'amiral quitta précipitamment sa relâche pour aller demander réparation d'un fait qu'il regardait comme insultant pour la France. Il mouilla à Chorillos, le 16 mars 1825, et à son arrivée son premier soin fut de demander une entrevue au libérateur. Bolivar la lui accorda dès le lendemain, et elle eut lieu à son quartier-général de la Madeleine.

Là, dans une conférence animée, mais tempérée néanmoins par tout ce qui constitue la courtoisie du langage, l'amiral s'efforça de faire sentir au libérateur l'injustice de la conduite tenue à Lima à l'égard de l'agent français, ainsi que celle des entraves qu'éprouvait notre commerce dans les provinces de la république. Il s'attacha plus particulièrement encore à détruire les préventions défavorables qui existaient contre la France dans l'esprit du chef de la république du Pérou, et pour y parvenir, il lui fit considérer la neutralité gardée par la France, depuis dix années que régnait la lutte entre l'Espagne et ses anciennes colonies. Il lui démontra en outre l'absurdité des bruits répandus sur les armements projetés pour les faire rentrer sous la domination espagnole.

Des faits aussi patents ne pouvaient que faire une impression favorable sur l'esprit judicieux du libérateur; aussi accorda-t-il une confiance entière aux paroles de l'amiral. Cette conférence produisit immédiatement les plus heureux effets; Bolivar promit que l'agent français allait être réadmis à Lima, que les négociants établis au Pérou y seraient à l'avenir sous sa protection spéciale, et que leurs intérêts ni leurs propriétés n'éprouveraient désormais aucune molestation.

L'amiral Rosamel était encore à Chorillos lorsque des dépêches qu'il reçut de France lui firent connaître que les stations de la mer du Sud et du Brésil devaient être réunies en une seule, sous le titre de *station de l'Amérique méridionale,* et il recevait en même temps l'ordre d'en aller prendre le commandement en chef à Rio-Janeiro. Son premier soin fut de donner immédiatement avis de ces nouvelles dispositions aux gouvernements du Chili et du Pérou, et, en leur annonçant son départ, il leur adressa des notes officielles dans lesquelles il réclamait la continuation de leur protection pour le commerce français et les intérêts nationaux. C'était affermir encore le bien que son séjour avait produit dans l'un et l'autre pays. Après avoir donné aux capitaines du *Lancier*, de *la Diligente* et de *l'Aigrette*, qu'il laissait dans la mer Pacifique, des instructions détaillées sur le service qu'ils auraient à remplir, l'amiral mit à la voile pour se rendre à sa nouvelle destination.

Des difficultés d'une autre espèce l'attendaient au Brésil; Buenos-Ayres, où il avait l'intention d'aller, était alors étroitement bloqué par des forces brésiliennes, et l'empereur don Pédro, à qui il avait fait part de son dessein, s'obstina opiniâtrément à lui en refuser l'accès. L'amiral crut devoir protester contre ce refus; sa note à ce

sujet était noble autant que ferme et vigoureuse; toutefois l'orgueil de l'empereur en fut blessé, et il suspendit même le départ d'un bâtiment anglais qui se rendait en Europe, pour le faire porteur des plaintes qu'il adressait contre l'amiral au gouvernement français. Il était à craindre qu'un pareil début n'influât défavorablement sur les relations que Rosamel allait avoir avec le cabinet brésilien, mais grâce à son caractère affectueux et conciliant, cette mésintelligence momentanée ne produisit qu'un peu de froideur, et les intérêts du commerce français, ni ceux des nationaux, n'en eurent à souffrir.

Le contre-amiral Rosamel exerçait depuis plus de trois ans le commandement de la double station de la mer Pacifique et du Brésil, lorsqu'au mois de février de 1826 il reçut l'ordre de son rappel, et il rentra à Toulon au mois de mai de la même année [1]. Quinze mois environ s'étaient écoulés depuis son retour en France, et

(1) Voici la lettre que lui écrivait le ministre de la marine au retour de sa mission.

Paris, le 4 juin 1827.

« Monsieur le contre-amiral, j'ai reçu le mémoire que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser, le 5 mai dernier, sur le Chili, le Pérou, le Brésil et Buenos-Ayres.

« Je me suis empressé de communiquer à M. le ministre des affaires étrangères ce mémoire dont la lecture m'a vivement intéressé, et qui m'a prouvé que vous avez su mettre à profit votre séjour dans ces contrées, pour en bien connaître l'état politique, militaire et commercial.

« Vous n'avez mérité que des éloges pendant toute la durée du commandement que vous venez d'exercer, et il m'est fort agréable d'avoir à vous renouveler ici l'expression de la satisfaction qu'ont fait éprouver au roi les services que vous avez rendus dans une campagne aussi longue et aussi pénible.

« Agréez, etc.

« Comte de Chabrol. »

déjà plus d'une fois il avait demandé à sortir d'une inactivité si opposée à son caractère, lorsqu'au mois d'août 1828, l'importance des opérations qui devaient bientôt avoir lieu dans le Levant nécessitant l'emploi dans ces mers d'un officier général dont le zèle et l'aptitude promissent à l'amiral qui y commandait les forces navales un utile collaborateur, le ministre de la marine (M. Hyde de Neuville) proposa au roi d'y envoyer le contre-amiral Rosamel. Ce choix ayant été approuvé, il reçut l'ordre de se rendre dans ces mers, pour y commander une division de l'escadre aux ordres de l'amiral Rigny.

Cet amiral étant rentré momentanément à Toulon, le contre-amiral Rosamel le remplaça par intérim dans le commandement en chef de l'escadre du Levant, et pendant près d'une année qu'il l'exerça, il continua avec la plus grande habileté l'intervention philanthropique de la France entre la Porte-Ottomane et le gouvernement naissant des Hellènes, et il s'appliqua particulièrement à la protection active qu'exigeait le commerce français dans ces mers.

A cette époque la guere entre la Russie et la Porte était dans toute sa force; l'armée russe avait franchi les montagnes du Balkan, ses étendards flottaient sur les minarets d'Andrinople, une de ses escadres croisait dans la mer de Marmara, et tout faisait craindre que Constantinople elle-même ne tombât bientôt au pouvoir de l'armée victorieuse. L'amiral Rosamel alors se concerta avec l'amiral Malcolm, qui commandait la flotte anglaise, et d'un commun accord ils se portèrent avec toutes les forces sous leurs ordres à l'ouvert du détroit des Dardanelles, prêts à en forcer le passage au besoin. Toutefois, ce mouvement n'eut d'autre résultat que de

prouver aux puissances belligérantes que la France et l'Angleterre étaient constamment disposées à protéger leurs intérêts nationaux respectifs, et assurer la dignité de leur pavillon; car bientôt on apprit que la paix avait été conclue entre la Russie et la Porte-Ottomane. Les forces navales françaises et anglaises retournèrent alors dans l'archipel à leurs stations respectives.

Au mois d'octobre 1829, l'amiral Rigny vint reprendre le commandement de l'escadre; le ministre de la marine, en donnant avis de ce retour au contre-amiral Rosamel, lui écrivait en ces termes: « J'ai rendu compte « au roi de la manière distinguée avec laquelle vous « avez rempli les fonctions importantes qui vous étaient « confiées en l'absence de M. le comte de Rigny; cet « officier général va reprendre son commandement, et « l'intention de Sa Majesté est que vous continuiez à le « seconder, afin de vous tenir prêt à le remplacer de « nouveau, lorsqu'il sera dans le cas de revenir à Tou- « lon. La réputation dont vous jouissiez, M. le contre- « amiral, m'est un sûr garant que, dans toutes les po- « sitions où vous serez placé, vous rendrez toujours « d'éminents services, et vous ferez honorer le pavillon « du roi. »

Lorsqu'au commencement de l'année 1830 l'expédition contre la régence d'Alger eut été résolue, l'amiral Duperré fut désigné pour en prendre le commandement en chef. Cet amiral, voulant s'adjoindre un officier général pour le seconder dans cette importante mission, fit choix du contre-amiral Rosamel, qui reçut en conséquence l'ordre de se rendre immédiatement de Navarin à Toulon, en conservant son pavillon sur le vaisseau *le Trident*. Nous n'entrerons pas ici dans les détails de cette glorieuse expédition, qui se termina par la prise

d'Alger, jusque-là considéré comme inexpugnable; on les trouvera dans la notice consacrée à l'amiral Duperré[1]; mais nous devons dire que cet amiral n'eut qu'à se louer « de la coopération franche et toute dévouée « du contre-amiral Rosamel. »

Depuis longtemps la France avait à se plaindre des déprédations exercées contre son commerce dans la Méditerranée par les corsaires de la régence de Tripoli; une insulte récente faite par le bey au consul général exigeait une réparation; le gouvernement résolut, en conséquence, de profiter de l'impression qu'avait dû produire la conquête d'Alger sur les puissances barbaresques pour diriger une expédition contre Tripoli, et son choix, pour remplir cette mission, se fixa sur le contre-amiral Rosamel. Des lettres closes du roi lui firent connaître quel en était le but. Les principales conditions à exiger étaient: de très humbles excuses à adresser au roi par le bey; l'abolition pleine et entière de la piraterie et de l'esclavage des chrétiens; la suppression de l'usage humiliant des tributs auxquels étaient soumises les diverses puissances de l'Europe; et enfin le paiement d'une somme de huit cent mille francs, comme contribution de guerre. Quant à cette dernière condition, comme il était possible qu'elle souffrît quelque difficulté dans son entière exécution, le contre-amiral Rosamel était autorisé à réduire successivement la somme exigée à celle de deux cent mille francs, montant des diverses créances françaises sur Tripoli. En cas de refus de ces demandes, l'amiral avait ordre de déclarer la guerre au bey et de commencer immédiatement les hostilités. Il devait, en outre, si la paix était implo-

(1) Tome Ier, pages 389 et suivantes.

rée après l'emploi de la force, exiger la destruction des fortifications de Tripoli du côté de la mer, et la remise en son pouvoir de tous les canons qui s'y trouvaient.

L'expédition confiée au contre-amiral Rosamel avait encore un autre but; en se rendant à Tripoli il devait prendre possession de Bône, de gré ou de force, et y mettre une garnison française. En conséquence, on embarqua sur les bâtiments destinés à en faire partie une brigade d'infanterie et quelques autres troupes, formant un total de deux mille sept cent cinquante hommes, sous le commandement du maréchal-de-camp Damrémont.

La division navale appareilla de la baie d'Alger le 26 juillet 1830, et elle arriva devant Bône le 17 août suivant[1].

Tout était disposé pour une attaque vigoureuse, mais à l'apparition du pavillon français, les premiers chefs de la ville vinrent eux-mêmes à bord de l'amiral lui en apporter les clefs; les troupes furent aussitôt mises à terre, et la division continua sa route.

L'arrivée de l'amiral Rosamel devant Tripoli produisit à peu près le même effet. Les conditions qu'il était chargé d'imposer au bey parurent d'abord très dures à celui-ci; toutefois il sentit qu'il y avait nécessité pour lui de les accepter, et grâce à la noble fermeté que l'amiral déploya dans cette circonstance, en quarante-huit heures un traité fut conclu, et la régence tripolitaine se

(1) Cette division se composait ainsi : *le Trident*, vaisseau monté par l'amiral; *le Superbe*, vaisseau armé en flûte; *la Guerrière*, frégate; *la Surveillante*, frégate; *l'Actéon*, brick; *l'Iris*, goëlette; *le Vésuve*, bombarde; *le Vulcain*, bombarde; treize bateaux-bœufs portant un mois de vivres; un navire-écurie.

soumit à toutes les demandes faites au nom de la France. Le point le plus difficile à obtenir était le paiement immédiat de la somme de huit cent mille francs exigée; le ministre du bey adressa les doléances les plus vives à l'amiral pour qu'il consentît à en modérer le montant, mais ses instances ayant été repoussées, la somme demandée fut payée intégralement.

Après avoir ainsi complété sa mission, le contre-amiral Rosamel quitta Tripoli, et le 30 août suivant, il rentrait à Alger avec sa division. L'amiral Duperré, en rendant compte au ministre du retour de cette division, s'exprimait ainsi : « La mission du contre-amiral Rosa-« mel a eu pour résultat, non-seulement d'obtenir pour « l'honneur et les intérêts de la France pleine et entière « satisfaction, mais encore elle complète, pour son com-« merce et celui de toutes les puissances maritimes, l'a-« bolition des entraves odieuses et tyranniques aux-« quelles les assujettissaient les régences barbaresques.

« Par cette dernière opération, conduite avec autant « de sagesse que de fermeté, le contre-amiral Rosamel « termine glorieusement une campagne qui ne peut qu'a-« jouter de nouveaux titres à ceux qu'il a déjà acquis aux « récompenses du gouvernement. »

Au retour à Toulon de l'armée navale d'Afrique, le contre-amiral Rosamel se rendit à Paris; le roi Louis-Philippe l'accueillit avec toute la distinction que méritaient ses services, et Sa Majesté, par une ordonnance du 12 novembre 1830, le nomma à la préfecture maritime du cinquième arrondissement. Ce témoignage de satisfaction ne fut pas le seul que le roi lui donna, car quelques mois après (1er mars 1831) il l'éleva au grade de vice-amiral.

L'amiral Rosamel exerçait depuis près de trois années les fonctions préfectoriales, lorsqu'au mois de décembre

1833 il fut appelé à Paris pour siéger au conseil d'amirauté. Il serait difficile de donner une idée des regrets que son départ fit éprouver à ses administrés, ainsi qu'aux habitants de la ville de Toulon. Ceux-ci lui donnèrent bientôt un témoignage aussi honorable qu'éclatant de leur confiance et de leur estime en le nommant, à une grande majorité, leur représentant à la chambre des députés. (Session de 1834.)

Lorsque, par une ordonnance du 6 septembre 1836, l'amiral Rosamel fut nommé ministre secrétaire d'état de la marine et des colonies, il dut subir une réélection; elle le continua à la presque unanimité dans le poste auquel la confiance des Toulonnais l'avait appelé.

Deux fils de l'amiral Rosamel servent dans la marine; l'aîné (Louis-Charles-Marie) est capitaine de corvette; le second (François-Joseph-Amédé-Pascal) est lieutenant de vaisseau[1].

(1) M. Rampal, aujourd'hui sous-commissaire de marine, qui a servi sous les ordres de l'amiral Rosamel comme secrétaire particulier, pendant environ neuf ans, a publié en 1834, à Toulon, une Notice sur les campagnes de mer et les services de cet officier général, de laquelle nous nous sommes beaucoup aidé pour la rédaction de celle-ci.



VIVONNE.

VIVONNE

(LOUIS-VICTOR DE ROCHECHOUART, COMTE, PUIS DUC DE MORTEMART ET DE),

PRINCE DE TONNAY-CHARENTE, CAPITAINE GÉNÉRAL DES GALÈRES, GOUVERNEUR ET LIEUTENANT GÉNÉRAL, POUR LE ROI, DES PROVINCES DE CHAMPAGNE ET DE BRIE, VICE-ROI DE SICILE ET MARÉCHAL DE FRANCE,

Né le 15 août 1636, mort à Chaillot le 15 septembre 1688.

Vivonne était fils de Gabriel de Rochechouart, duc de Mortemart, pair de France, chevalier des Ordres, premier gentilhomme de la chambre du roi, gouverneur de Paris et frère de la célèbre marquise de Montespan. Son père lui donna dans sa maison un précepteur sous lequel il fit les progrès qui l'ont rendu depuis si célèbre à la cour et à la ville par ses bons mots. Il était du nombre des six enfants d'honneur du jeune roi Louis XIV.

Vivonne commença à porter les armes dès l'âge de seize ans, et il servit en Flandre, comme volontaire, sous Turenne. En 1655, il était capitaine de chevau-légers du régiment royal, et il se distingua à l'attaque des lignes

d'Arras, à la prise de Landrecies et de Condé, ainsi qu'au siége de Valenciennes, que l'armée française fut obligée de lever. Elevé au grade de mestre-de-camp du régiment du roi, en 1658, il partit pour l'Italie en 1663.

L'année suivante, le duc de Beaufort, amiral de France, ayant été chargé d'aller, avec seize vaisseaux, attaquer Gigeri, Vivonne, qui ne cherchait que les occasions de se signaler, demanda et obtint la permission de faire partie de cette expédition. Il y fut employé comme maréchal-de-camp, et exerça par commission la charge de général des galères. Après cette campagne il reprit son service dans l'armée de terre, et se distingua en Flandre, sous les yeux du roi, aux siéges d'Ath, de Tournai, de Douai, de Lille, et dans toutes les occasions de cette mémorable campagne.

A la paix d'Aix-la-Chapelle, Vivonne, pour ne pas demeurer oisif, demanda au roi la permission de faire, à ses frais, un armement destiné à châtier les corsaires d'Alger; mais la régence ayant sollicité la paix au moment où son escadre allait mettre à la voile, le roi le chargea de se rendre à Alger pour la négocier. Le traité qu'il conclut avec le dey fut tel, qu'il eût été difficile d'en obtenir un plus avantageux par la force des armes. Pour l'en récompenser, le roi lui donna la survivance de la charge de général des galères de France.

Ce fut en cette qualité que le duc de Vivonne alla, en 1669, servir dans l'armée navale aux ordres du duc de Beaufort, chargé de secourir Candie, assiégée et vivement pressée par les Turcs.

L'armée, sortie de Toulon le 6 juin, parut devant cette île le 19. Elle avait à bord environ huit mille hommes de troupes de débarquement qui furent mises à terre

immédiatement. Les Turcs, attaqués avec la plus grande vigueur, furent chassés de leurs retranchements, et ils eussent été entièrement défaits si le duc de Beaufort n'eût été tué dans la mêlée. Cet événement porta le découragement et le désordre dans l'armée française, et les Turcs en profitèrent pour reprendre leurs avantages.

A la mort du duc de Beaufort, Vivonne prit le commandement de l'armée navale et passa sur la galère amirale. La flotte française dirigeait son feu sur le camp des Turcs, lorsqu'un nouvel événement vint déranger les plans de l'amiral. Un des vaisseaux voisins de *la Réale* sauta en l'air avec un fracas épouvantable et la couvrit de ses débris. Au même moment un boulet parti de ce vaisseau vint frapper le duc de Vivonne et lui fit une blessure grave.

Cependant les troupes françaises que commandait le duc de Navailles s'affaiblissant tous les jours tant par les maladies que par les fatigues qu'elles éprouvaient, les généraux résolurent de faire rembarquer ce qui en restait, et l'armée navale les ramena à Toulon. Le duc de Vivonne, avant de se rendre à la cour, passa par Rome. Le pape Clément IX, qui régnait alors, lui donna les marques les plus distinguées de son estime et l'honora du gonfalon de l'Eglise, avec la permission de le porter dans ses armes, lui et toute sa postérité. Cette même année (1669), sur la démission du duc de Créqui, il fut pourvu définitivement de la charge de général des galères, qu'il exerçait depuis deux ans.

Lorsqu'en 1672 la France déclara la guerre à la Hollande, le duc de Vivonne accompagna Louis XIV à l'armée comme volontaire, et se trouva au fameux passage du Rhin. Son cheval de bataille fit au milieu du fleuve

un faux pas qui faillit renverser son maître. « Tout beau, « Jean-le-Blanc, dit tranquillement Vivonne; ne vas pas « t'aviser de faire mourir un amiral en eau douce. » Au même moment il reçut à l'épaule gauche un coup de feu dont il ne guérit jamais, et qui le força de porter constamment son bras en écharpe.

Pendant la campagne de 1673, le duc de Vivonne servit encore en Hollande et se distingua au siége de Maëstricht. Le roi récompensa ses services par le gouvernement de la Champagne.

En 1675 il reçut l'ordre d'aller prendre à Toulon le commandement d'une escadre de neuf vaisseaux, une frégate et trois brûlots, destinée à porter des secours en hommes et en munitions aux Messinois qui, l'année précédente, s'étaient révoltés contre les Espagnols. Cette escadre parut le 11 février devant Messine. Le marquis de Viso, qui commandait l'armée espagnole forte de vingt vaisseaux et seize galères, défendait l'entrée du port. Vivonne, malgré l'infériorité de ses forces, résolut de la forcer, et présenta le combat à l'amiral espagnol. Il se soutenait avec opiniâtreté de part et d'autre, lorsque les chevaliers de Valbelle et de Tourville, sortant tout à coup du port, où ils avaient été bloqués jusqu'alors, avec cinq vaisseaux, mirent l'armée espagnole entre deux feux, et après l'avoir vivement combattue la forcèrent de se retirer en désordre. Quatre de ses vaisseaux furent coulés à fond et un autre se vit entièrement désemparé. Dans cet engagement, le duc de Vivonne reçut trois blessures; un de ses écuyers et le maréchal-des-logis de ses gardes furent tués à ses côtés.

Le lendemain il entra dans Messine, aux acclamations des habitants, qui le nommaient leur libérateur.

Le sénat le reconnut en qualité de vice-roi et prêta entre ses mains serment de fidélité au roi de France.

En récompense de ce service, le duc de Vivonne fut compris dans la promotion des huit maréchaux de France qui eut lieu le 28 juin 1675 après la mort de Turenne. Jusque-là aucun officier de la marine n'avait obtenu ce grade [1].

Louis XIV ayant envoyé un nouveau secours en hommes et en munitions aux Messinois, le duc de Vivonne laissa dans la ville un nombre de troupes suffisant pour la garder et s'embarqua avec le reste pour aller mettre le siége devant Augusta. Il y arriva le 17 août, et attaqua immédiatement les forts qui défendaient cette ville du côté de la mer. Après les avoir canonnés pendant quelques heures, il fit débarquer les troupes qu'il avait à bord de ses vaisseaux et de ses galères et se mit à leur tête. En moins de six jours il se rendit maître des forts et de la ville, et s'empara ensuite de Lentini et de ses environs, qui sont les points les plus fertiles de la Sicile.

(1) On trouve dans les *Mémoires pour servir à l'histoire de Louis XIV* une anecdote curieuse à ce sujet. « Le roi, dit l'abbé de « Choisi, avait fait avec Louvois la liste de ceux qu'il voulait honorer du « bâton de maréchal de France. Il alla ensuite chez madame de Montes- « pan qui, en fouillant dans ses poches, y prit cette liste, et, n'y voyant « pas M. de Vivonne, son frère, se mit dans une colère digne d'elle. Le « roi, qui ne pouvait pas lui résister en face, dit qu'il fallait que Louvois « eût oublié de l'y mettre. « Envoyez-le quérir tout à l'heure, » lui dit-elle « d'un ton impérieux, et le gronda comme il faut. On envoya chercher « M. de Louvois; et le roi lui ayant dit que sans doute il avait oublié « Vivonne, ce ministre se chargea du paquet et avoua sa faute. On mit « Vivonne sur la liste; la dame fut apaisée et se contenta de reprocher à « Louvois sa négligence dans une affaire qui la touchait de si près. »

L'année suivante (1676) les Espagnols, voulant, à quelque prix que ce fût, recouvrer Messine, implorèrent le secours des États-Généraux, qui leur envoyèrent vingt-quatre vaisseaux commandés par Ruyter. Cette flotte, jointe à cinq vaisseaux espagnols, neuf galères et quelques brûlots, parut sur les côtes de Sicile dans les premiers jours du mois d'avril. Le maréchal de Vivonne, obligé de rester à Messine pour en contenir les habitants, qui prétendaient avoir des sujets de mécontentement contre les Français, chargea Duquesne d'aller à la rencontre de l'armée combinée. Cet amiral sortit de Messine à la tête de trente vaisseaux et se porta à la rencontre des alliés. Les deux armées se rencontrèrent le 22 avril 1676, à environ trois lieues d'Augusta, par le travers du Golfe de Catane.

Ruyter était à l'avant-garde, les vaisseaux espagnols formaient le corps de bataille, et le vice-amiral Haën commandait l'arrière-garde. Les deux avant-gardes commencèrent le combat avec tant de vigueur, qu'en très peu de temps les vaisseaux qui les composaient furent désemparés. Le marquis d'Almeras, qui commandait l'avant-garde française, ayant été tué dès le commencement de l'action, son vaisseau ne se battait plus que faiblement, et il était sur le point de tomber au pouvoir de Ruyter lorsque Duquesne, qui s'en était aperçu, fit signal au chevalier de Tourville et à deux autres vaisseaux d'aller le soutenir. Le combat devint alors beaucoup plus vif, et chacun des amiraux français et hollandais déploya toute la science des manœuvres. Ruyter, blessé aux deux jambes, n'en continua pas moins de donner ses ordres; mais voyant cinq de ses vaisseaux désemparés près de tomber au pouvoir des Français, il les fit

prendre à la remorque, et la nuit ayant mis fin au combat, l'armée combinée se réfugia en désordre à Syracuse. Celle des Français rentra victorieuse dans Messine.

Au mois de mai de la même année, trois vaisseaux et vingt-quatre galères vinrent renforcer l'armée du maréchal de Vivonne. Il résolut alors de tenter une action d'éclat qui mît les armées ennemies hors d'état de tenir désormais la mer.

Les flottes espagnole et hollandaise, après avoir réparé leurs avaries, étaient sorties de Syracuse, et avaient fait route pour Palerme, où elles s'étaient embossées. Le duc de Vivonne résolut d'aller les y attaquer. Sorti de Messine, le 28 mai, à la tête de vingt-huit vaisseaux, vingt-cinq galères et neuf brûlots, il arriva devant Palerme le 2 juin 1676. En effet, il y trouva l'armée combinée rangée en bataille sur une seule ligne, ayant le môle à sa gauche, le fort de Castellamare derrière elle, et une grosse tour, armée de canons, à sa droite. Elle était composée de vingt-sept vaisseaux, dix-neuf galères et quatre brûlots. Quelque danger qu'il y eût à l'attaquer dans une position aussi avantageuse, le maréchal n'hésita pas. Il donna l'ordre à neuf vaisseaux, sept galères et cinq brûlots, d'attaquer la tête de la ligne. Dès que ces bâtiments furent arrivés à la portée du canon, l'armée entière dirigea son feu sur eux. Ceux-ci ne ripostèrent que lorsqu'ils furent parvenus à une encâblure des vaisseaux ennemis et mouillés sur leurs bouées. Une si grande audace les intimida; effrayés de la vigueur avec laquelle on les attaquait dans une position qu'ils croyaient inexpugnable, ils coupèrent leurs câbles et allèrent s'échouer sous le môle. Les brûlots, profitant de ce désor-

dre, abordèrent trois vaisseaux hollandais qu'ils incendièrent.

Le maréchal de Vivonne, avec le reste de son armée, tombait en même temps sur le corps de bataille des alliés, où se trouvaient les amiraux d'Espagne et de Hollande. Alors le combat devint très vif de part et d'autre. Il durait déjà depuis une heure lorsque deux brûlots français, étant parvenus à accrocher le vaisseau amiral espagnol, l'embrasèrent en peu d'instants. Les deux vaisseaux de l'arrière et de l'avant coupèrent leurs câbles pour éviter l'incendie qui les menaçait. La terreur se répandit alors dans toute la ligne. L'amiral de Hollande, ainsi que plusieurs de ses vaisseaux, prirent le parti d'aller s'échouer sous la ville; les brûlots français les y suivirent, et réussirent à incendier encore quatre autres vaisseaux, qui, communiquant le feu à d'autres, les réduisirent en cendres avec eux. L'explosion de ces vaisseaux et des brûlots ruina plusieurs des principaux édifices de Palerme et causa des dommages immenses dans la ville. Dans cette affaire les alliés perdirent douze vaisseaux, six galères et quatre brûlots. Leurs pertes, en hommes tués ou blessés, furent évaluées à environ trois mille.

Après cette défaite les Espagnols ne reparurent plus sur mer de toute la guerre, et les Hollandais n'employèrent leurs vaisseaux qu'à secourir leurs alliés du Nord.

Le maréchal de Vivonne ramena sa flotte victorieuse à Messine, et employa ses troupes à faire de nouvelles conquêtes sur terre; mais, comme le dit l'auteur du *Siècle de Louis XIV*, « la gloire acquise en Sicile coûtait « trop de trésors. Enfin les Français évacuèrent Messine

« dans le temps qu'on croyait qu'ils se rendraient maî-
« tres de toute l'île. On blâma beaucoup Louis XIV d'a-
« voir fait, dans cette guerre, des entreprises qu'il ne
« soutint pas. »

Le maréchal de Vivonne fut rappelé en France au commencement de l'année 1677. Son père, le duc de Mortemart, étant mort en 1675, il exerça la charge de premier gentilhomme de la chambre du roi, dont il avait obtenu la survivance. Dès lors il mena la vie d'un courtisan voluptueux, ami des lettres, disposé à plaire au maître; il devint bientôt un de ses plus intimes familiers. Voici le portrait qu'a tracé de lui Saint-Simon : « M. de Vivonne avait infiniment d'esprit, il amusait le « roi, sans pouvoir se faire craindre. Louis XIV en fai- « sait volontiers cent contes plaisants; d'ailleurs il était « frère de madame de Montespan, et c'était un grand « titre, quelque opposé, cependant, que le frère parût à « la conduite de sa sœur. » Voltaire cite le duc de Vivonne comme un des hommes de la cour qui avait le plus de goût et de lecture. « Mais à quoi sert de lire? « lui disait un jour le roi. — Sire, répondit le duc, qui « avait de belles couleurs, la lecture fait à mon esprit ce « que vos perdrix font à mes joues. » Le maréchal de Vivonne faisait aussi des vers, et, au dire de Boileau, il en eût pu faire d'excellents, s'il s'en fût donné la peine. Son amitié pour ce grand poète et pour Molière n'est pas un de ses moindres titres à l'estime de la postérité.

Les recueils du temps sont remplis des saillies et des bons mots attribués à Vivonne. Le roi, qui se plaisait à le railler, lui dit un jour devant le duc d'Aumont, qui était aussi d'un extrême embonpoint : « Vous grossissez « à vue d'œil, vous ne faites pas assez d'exercice. — Ah!

« Sire, c'est une médisance, répliqua le caustique maré-
« chal; il n'y a pas de jour que je ne fasse au moins trois
« fois le tour de mon cousin d'Aumont. »

Tout semblait promettre au duc de Vivonne la plus belle existence. A cinquante-deux ans, il était parvenu au comble des honneurs : riche, aimé du roi, il avait un fils qui donnait les plus belles espérances, et à qui Louis XIV avait accordé la survivance de toutes les charges de son père; mais Louis de Vivonne, ce fils unique, mourut à l'âge de vingt-cinq ans, le 3 avril 1688. Le maréchal suivit de près son fils au tombeau; il succomba le 15 septembre de la même année, après une douloureuse maladie, suite de ses excès bien plus que de ses blessures.





GUICHEN.

GUICHEN

(LUC-URBAIN DU BOUEXIC, COMTE DE),

LIEUTENANT GÉNÉRAL DES ARMÉES NAVALES, GRAND'CROIX DE L'ORDRE ROYAL ET MILITAIRE DE SAINT-LOUIS, CHEVALIER DES ORDRES DU ROI,

Né à Fougères, en Bretagne, le 21 juin 1712, mort à Morlaix le 13 janvier 1790.

Le jeune Guichen, que sa famille destinait au service de la marine, y entra comme garde au mois d'avril 1730, et fit sa première campagne sur le vaisseau *le Triton*, destiné à croiser dans la Méditerranée. De 1732 à 1735, époque à laquelle il fut fait enseigne de vaisseau, il passa successivement sur les vaisseaux *le Fleuron*, *le Griffon* et *l'Ardent*, avec lesquels il fit diverses campagnes à Cadix, au banc de Terre-Neuve et sur les côtes de Bretagne. L'année suivante il fit sur *l'Astrée* une campagne sur les côtes de Guinée et ensuite sur celles de Barbarie.

En 1739 Guichen était embarqué sur *la Néréide* que commandait M. de Macnemara. Cette frégate, étant en croisière aux îles du Vent, eut connaissance d'un petit bâtiment interlope mouillé dans une des nombreuses

criques qui en bordent les côtes. Le capitaine charge Guichen d'aller enlever ce bâtiment, et, à cet effet, il met à ses ordres la chaloupe et le canot de la frégate. La mission était d'autant plus périlleuse que ce bâtiment paraissait bien armé. A la nuit tombante, Guichen part du bord avec ses deux embarcations montées par trente hommes armés de fusils, de sabres et d'espingoles; il arrive à peu de distance de l'interlope; mais celui-ci qui l'attendait lui envoie une volée de son artillerie, qui heureusement passe par-dessus ses canots sans blesser personne. Guichen continue sa route et se trouve bientôt à portée de fusil de son adversaire. Alors s'engage de part et d'autre une vive fusillade, qui dure environ une heure. Au bout de ce temps, le feu de l'interlope ayant diminué, Guichen manœuvra pour l'aborder; il y réussit, mais en sautant à bord le pied lui manque, il tombe à la mer et se blesse grièvement à la jambe. On lui porte secours immédiatement, et bientôt il parvient à se rendre maître de ce bâtiment, qui était armé de dix canons et de huit pierriers d'une demi-livre. En revenant à bord de la frégate il reçut les félicitations de son capitaine pour le brillant courage qu'il venait de déployer.

Pendant les années 1741, 1742 et 1743, Guichen, embarqué en second sur les frégates *la Dryade* et *la Méduse*, et sur les vaisseaux *le Dauphin Royal* et *le Superbe*, fit diverses campagnes sur les côtes d'Espagne, de Bretagne, aux Açores et dans la Manche. Il reçut, en 1744, l'ordre de se rendre à Dunkerque, pour y être employé dans l'armée aux ordres du duc de Richelieu, laquelle était destinée à opérer une descente en Angleterre. Appelé ensuite à Boulogne, le maréchal le char-

gea de différentes missions pour surveiller les mouvements de l'ennemi sur la côte d'Angleterre. Un jour, entre autres, il lui donna l'ordre d'aller reconnaître une frégate qui souvent s'approchait très près du port. Guichen monte à bord d'un corsaire de quatorze canons et appareille pour remplir cette mission. Mais à peine est-il hors du port qu'il aperçoit non-seulement la frégate, mais encore quatre vaisseaux qui lui appuient la chasse. Il n'eut alors d'autre ressource que de se réfugier sous les forts de Boulogne, où cette division vint le canonner pendant environ une heure. La marée qui descendait ayant forcé ces bâtiments de s'éloigner de la côte, il put rentrer dans le port. Cet engagement, qui avait eu lieu en vue de toute l'armée, valut à Guichen les félicitations du maréchal et celles de tous les officiers généraux.

Au mois de janvier 1746, Guichen fut fait lieutenant de vaisseau, et on lui confia le commandement de *la Galatée*. Cette frégate se trouvait alors à Gravelines, où celui qui la commandait précédemment avait été obligé de se réfugier pour échapper à la poursuite d'une division anglaise. L'opinion générale était qu'elle ne pourrait que difficilement sortir de ce port, tant à cause des vases qui l'encombraient, qu'en raison des croiseurs anglais qui se tenaient constamment en vue. Ces difficultés n'arrêtèrent point Guichen; car, un mois après son arrivée à Gravelines, il en appareillait pour se rendre au Havre, où l'attendait un nombreux convoi qu'il conduisit à Brest, sans avoir perdu un seul bâtiment.

A la promotion de chevaliers de Saint-Louis qui eut lieu le 1er avril 1748, Guichen fut décoré de cet ordre. La même année, il prit le commandement de la frégate *la Syrène* et il reçut l'ordre de se rendre, de concert

avec *l'Atalante*, dans les parages de Saint-Domingue, pour y donner la chasse aux nombreux corsaires anglais qui interceptaient le commerce. *La Syrène*, qui avait une marche supérieure, parvint à en capturer plusieurs. Arrivées au port de Paix, les deux frégates y furent attaquées par cinq vaisseaux anglais; mais, au moyen d'une batterie que Guichen fit élever à la pointe de l'est de la rade, et secondé par le fort, elles soutinrent l'attaque de ces vaisseaux, et les forcèrent même de gagner le large après avoir été très maltraités. A son retour à Saint-Domingue, le gouverneur lui fit connaître que Saint-Louis (port situé sur la côte méridionale de l'île) était menacé par les Anglais, et qu'il fallait en faire sortir un nombreux convoi qui s'y trouvait réuni; Guichen appareille aussitôt; il est assez heureux pour arriver à temps, prend sous son escorte le convoi, et parvient à le faire entrer à Brest, en évitant les croisières anglaises qui bloquaient ce port.

La paix, qui eut lieu au mois de février 1749, ne procura point de repos à Guichen; jeune, actif, infatigable, il cherchait toutes les occasions d'aller à la mer; aussi le voyons-nous, en 1750, embarqué sur l'escadre d'évolutions commandée par M. de Macnemara; en 1752, sur *le Protée*, avec lequel il fait une campagne dans la Méditerranée et en Portugal, ensuite sur la frégate *la Syrène*, chargée d'une mission à la côte de Guinée.

Lorsque la guerre se renouvela en 1755, Guichen s'embarqua en second sur *l'Opiniâtre*, armé en flûte, et qui faisait partie d'une armée de dix-huit vaisseaux aux ordres de M. Dubois de la Motte, chargé de transporter des troupes et des munitions au Canada.

Guichen était embarqué comme second sur *le Héros*,

que commandait M. de Beaussier, lorsqu'au mois de mai 1756 il fut fait capitaine de vaisseau. En sortant de Québec avec *l'Illustre* pour se rendre à Louisbourg, où ils portaient des troupes et des munitions, ces deux bâtiments eurent connaissance de deux vaisseaux anglais qui croisaient sur ces côtes. Après avoir rempli leur mission, ils sortirent de Louisbourg pour aller à leur recherche, et ils ne tardèrent pas à les rencontrer. Le combat s'engagea immédiatement; mais le calme ne permettant pas à *l'Illustre* de s'approcher d'assez près, *le Héros* seul se vit forcé de prêter côté aux deux vaisseaux anglais. L'action, qui avait commencé à midi, dura jusqu'à six heures du soir; le vent qui s'éleva alors permit à ces vaisseaux de s'éloigner; ils étaient dans le plus grand délabrement. En récompense de ce combat M. de Beaussier fut fait chef d'escadre, et sur le compte qu'il rendit à la cour de la belle conduite de Guichen dans cette circonstance, le roi lui fit témoigner sa satisfaction. La réputation de bravoure et de sang-froid qu'il avait déjà acquise dans le corps de la marine ne fit que s'en accroître encore.

Nous ne suivrons point le comte de Guichen dans ses diverses campagnes et dans les différents commandements qu'il exerça jusqu'en 1775, parce que dans cet espace de temps il n'eut l'occasion de se signaler par aucun fait d'armes remarquable. A cette époque il prit le commandement de la frégate *la Terpsichore*, faisant partie de l'escadre d'évolutions qui devait manœuvrer sur les côtes d'Espagne. Le duc de Chartres s'embarqua sur cette frégate comme volontaire.

M. de Sartine, alors ministre de la marine, lui écrivait en ces termes, sous la date du 31 mars 1775 :

« Le Roy vous a choisy, monsieur, pour commander la « frégate *la Terpsichore*, qui fera la teste de l'escadre « d'évolutions dont Sa Majesté a ordonné l'armement « pour l'instruction de ses officiers. Cette frégate sera « armée à Rochefort, où vous voudrez bien vous rendre « incessamment. C'est avec un vray plaisir que je vous « annonce cette marque particulière de la confiance de « Sa Majesté; elle ne peut estre pour vous que d'un fa- « vorable augure pour la suite. »

P. S. de la main du ministre : « C'est sur votre repu- « tation que je vous ay proposé au Roy; je ne doute pas « de votre zèle en cette occasion, ni en toutes celles qui « se présenteront pour le service de Sa Majesté. Vous « voudrez bien me rendre compte exactement de tout ce « qui se passera. »

Au mois de juin 1778, le signal des hostilités entre la France et l'Angleterre ayant été donné, le comte de Guichen, qui avait été nommé chef d'escadre le 9 novembre 1776, fut désigné pour prendre le commandement d'une des divisions de l'armée navale réunie à Brest sous les ordres du comte d'Orvilliers, et il porta son pavillon sur le vaisseau *la Ville-de-Paris*. Au combat d'Ouessant (27 juillet 1778), ce vaisseau résista et répondit même avec avantage au feu de l'armée anglaise qu'il combattit toujours à portée de pistolet. Le comte Duchaffant, qui commandait l'avant-garde, ayant été blessé dans cette action, l'amiral d'Orvilliers donna le commandement de cette escadre au comte de Guichen, lors de la seconde sortie de l'armée au mois d'août suivant, et il porta son pavillon sur le vaisseau *la Couronne*. En récompense de sa belle conduite au combat d'Ouessant, le roi le nomma commandeur de l'ordre de

Saint-Louis, avec une pension de trois mille francs, et le corps municipal de la ville de Paris, voulant aussi lui témoigner son estime pour sa haute bravoure, le nomma *échevin honoraire*[1].

Le 1er mars 1779, le comte de Guichen fut élevé au grade de lieutenant général, et il reçut en même temps l'ordre de se rendre à Brest pour y prendre le commandement d'une des escadres de l'armée qui s'y réunissait sous les ordres du comte d'Orvilliers. Cette armée sortit de Brest au mois de juillet 1779, pour se réunir dans la Manche à l'armée espagnole que commandait dom Louis de Cordova, et elle se trouva ainsi forte de soixante-six vaisseaux; le comte de Guichen en commandait l'avant-garde sur *la Ville-de-Paris*. L'armée combinée alla se montrer sur les côtes d'Angleterre où

(1) Nous ne pouvons résister au désir de transcrire ici la lettre que lui écrivit M. de Sartine à cette occasion.

Versailles, le 10 août 1778.

« J'ai reçu, monsieur, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 31 du mois passé. J'ai vu avec grand plaisir, par le compte particulier que vous m'avez rendu de la position du vaisseau *la Ville-de-Paris* dans le combat d'Ouessant du 27, que vous avez pu résister et même répondre avec avantage au feu de tous les vaisseaux de l'armée ennemie, les uns après les autres, à portée de pistolet; il est heureux qu'une attaque aussi vive ne vous ait pas mis hors d'état de continuer à exécuter les ordres de M. le comte d'Orvilliers. Ce général a dû témoigner aux officiers et aux équipages des bâtiments qui ont participé à l'action toute la satisfaction du roi. « Sa Majesté n'ignore pas combien « vous avez contribué, par vos talents et votre bravoure, à la gloire que « la marine s'est acquise dans cette journée. »

P. S. de la main du ministre. « Le roi est parfaitement content de « vous, monsieur, et j'aurai grand plaisir à vous procurer les marques de « sa satisfaction. »

elle jeta l'alarme; mais contrariée par une continuité de vents contraires, par les orages et une affreuse épidémie qui se déclara à bord de tous les vaisseaux, le comte d'Orvilliers se vit forcé de la ramener à Brest, où elle relâcha après avoir tenu la mer pendant trois mois et demi. Cette courte campagne n'eut d'autre résultat que la prise du vaisseau anglais *l'Ardent*.

Au commencement de l'année 1780, le comte de Guichen alla prendre à Brest le commandement d'une armée de vingt-deux vaisseaux et plusieurs frégates, destinée à escorter un convoi considérable de bâtiments marchands. Il porta son pavillon sur le vaisseau *la Couronne*. Le marquis de Bouillé s'embarqua sur cette armée avec un corps de quatre mille hommes de troupes. Arrivé à la Martinique le 23 mars suivant, le comte de Guichen ne prit que le temps de se concerter avec le gouverneur de cette colonie, et fit immédiatement voile pour Sainte-Lucie, où il arriva le lendemain. Mais y trouvant seize vaisseaux embossés au Gros-Ilet, il dut abandonner ses projets contre cette île et retourner à la Martinique.

Aussitôt que son armée y eut pris les rafraîchissements dont elle avait besoin, il appareilla le 13 avril, ayant toujours à bord les troupes aux ordres du marquis de Bouillé, dont il était destiné à protéger les opérations. Le projet du comte de Guichen était de débouquer par le canal de la Dominique, pour remonter au vent de la Martinique, d'y attirer la flotte anglaise et de la provoquer au combat.

L'amiral Rodney, sous le commandement duquel l'amirauté anglaise avait mis toutes ses forces navales aux Antilles, observait, à la tête de vingt vaisseaux, tous

les mouvements de l'armée française dans ces parages.

Le comte de Guichen luttait depuis deux jours contre les courants et les vents contraires, lorsque le 16 avril il eut connaissance de l'armée anglaise, au vent à lui. Aussitôt il signale l'ordre de bataille, et manœuvre pour s'emparer du vent. Vers huit heures du soir, s'apercevant que les Anglais faisaient porter sur son arrière-garde, il fit aussitôt revirer son armée, vent devant, et prendre les mêmes amures qu'eux. Rodney alors tint le vent, et mit au bord opposé. La nuit se passa en évolutions et en observations de part et d'autre.

Le 17 au matin, l'armée anglaise était en ordre de bataille. Le comte de Guichen fit former la sienne, en lui signalant de se rallier à l'ordre de bataille tribord, de serrer la ligne, et de suivre les mouvements du chef de file.

L'armée française continua en ordre de bataille et de marche, toutes voiles dehors, jusqu'à une heure après midi, moment où le combat s'engagea à l'avant et à l'arrière-garde des deux armées. En forçant de voiles, l'armée française avait d'autant plus étendu sa ligne que les vaisseaux qui composaient son avant-garde étaient les moins bons voiliers. La lacune qui en était résultée entre cette escadre et le corps de bataille, devint encore plus grande par la dérive d'un de ses vaisseaux, qui, quoique forçant de voiles, tomba sous le vent de la ligne. Ce fut cet instant que l'amiral Rodney saisit pour tenter de couper l'avant-garde française, qui, par une manœuvre du comte de Guichen, était devenue l'arrière-garde. Mais l'audace d'un des vaisseaux de cette escadre (*le Destin*, de soixante-quatorze), qui s'obstina à tenir par son travers *le Sandwick*, de quatre-vingt-dix, que montait Rodney, ainsi que les manœuvres du corps

de bataille, rompirent toutes les mesures de l'amiral anglais, et le forcèrent à reprendre ses amures. Dans cette position, ne pouvant plus combattre l'arrière-garde française, qui, très dégréée, était tombée sous le vent, Rodney manœuvra pour attaquer le corps de bataille; mais le voyant formé en ligne, et la mâture de son vaisseau étant fort endommagée, il amura sa grande voile, tint le vent, et le fit serrer à toute son armée. Cette dernière manœuvre mit fin au combat : il était alors quatre heures un quart du soir. Dans cet engagement, *le Sandwick*, qui avait combattu successivement contre trois vaisseaux français, fut si maltraité, que peu s'en fallut qu'il ne coulât bas [1].

L'armée française mit en panne pour se regréer; elle s'approcha de la Guadeloupe, afin d'y déposer ses blessés et ses malades, et manœuvra ensuite pour disputer l'avantage du vent à l'armée anglaise, qu'elle aperçut, mais qui bientôt disparut entièrement. Alors le comte de Guichen, auquel l'égalité des forces entre les deux armées ne permettait pas d'entreprendre l'attaque des îles Saint-Christophe ou d'Antigues, dont il savait les garnisons très fortes, résolut de remonter au vent des îles par le nord de la Guadeloupe. Cette manœuvre avait pour but de protéger le débarquement des troupes françaises, sous la conduite du marquis de Bouillé, pendant qu'elles essaieraient de prendre poste au Gros-Ilet; mais à la vue de l'armée anglaise, que l'on découvrit le 8 mai dans le canal de Sainte-Lucie, il fallut abandonner ce projet.

(1) Le roi, pour témoigner au comte de Guichen toute sa satisfaction de l'issue du combat du 17 avril, ordonna d'en faire un tableau qu'il lui envoya, et qui existe encore aujourd'hui dans sa famille.

Pendant sept jours consécutifs le comte de Guichen manœuvra pour conserver le vent, pour attirer l'armée anglaise au vent de la Martinique, et profiter des fautes qu'elle pourrait faire, afin de la combattre avec plus d'avantage. L'amiral Rodney, de son côté, cherchait à gagner le vent, mais pour éviter le combat.

Enfin, à force de manœuvres, le 15 mai, les deux armées se trouvèrent à portée de canon, et elles allaient engager le combat, lorsque, le vent ayant passé au sud par grains, le comte de Guichen fit fermer les premières batteries de ses vaisseaux, et courir en échiquier. Afin de profiter de cette circonstance, pour gagner le vent à l'armée française, l'amiral Rodney fit revirer par la contre-marche; mais les vents étant tout à coup revenus au sud-est, l'armée française revira de bord, se forma successivement et très promptement en bataille, et présenta aux Anglais un front qui les força d'arriver par un mouvement successif, et de la prolonger sous le vent. Vers les sept heures du soir, quelques vaisseaux engagèrent partiellement une action entre eux, et à bord opposé; mais l'amiral anglais fit aussitôt le signal de faire porter, et renonça ainsi entièrement au projet de gagner le vent.

Cependant les deux armées étaient toujours en présence, manœuvrant chacune avec prudence et habileté, épiant leurs fautes réciproques, ou les changements de vent pour en profiter, lorsqu'enfin, le 19 mai, l'amiral Rodney se trouvant trop engagé pour éviter le combat, le comte de Guichen ordonna alors aux vaisseaux de tête de son armée de gouverner de manière à passer de l'avant du chef de file de la ligne anglaise, et de diriger tous leurs efforts sur son avant-garde. A trois heures et demie l'action s'engagea entre les deux chefs

de file, et bientôt elle devint générale entre les deux armées, à bord opposé. Les Anglais furent forcés d'arriver et de passer sous le vent. Mais, comme les vaisseaux de tête de la ligne française avaient dû beaucoup larguer pour combattre de plus près, et que les autres avaient suivi dans les eaux des premiers, le comte de Guichen fit le signal de ralliement en tenant le vent, afin d'empêcher les Anglais de charger son arrière-garde, en revirant dessus. Cette manœuvre habile était, certes, la plus convenable dans la circonstance, puisque en effet une demi-heure après, neuf vaisseaux anglais ayant reviré de bord vinrent, toutes voiles dehors, sur les derniers vaisseaux de la ligne française. Toutefois, à la vue de son corps de bataille, qui, après avoir reviré tout à la fois vent devant et formé l'ordre de bataille à l'autre bord, venait au secours de son arrière-garde, ces neuf vaisseaux arrivèrent et rallièrent leur armée. Vers les cinq heures, le comte de Guichen tenta de ranimer le combat, mais ce fut inutilement; l'amiral anglais ne parut pas disposé à l'accepter. Les deux armées passèrent la nuit à peu de distance l'une de l'autre. Le 20, au point du jour, on vit les Anglais sous le vent, à environ deux lieues, et courant largue. Le comte de Guichen ne jugea pas à propos de les poursuivre; il commençait à manquer de vivres et d'eau; son armée était affaiblie du vaisseau *le Solitaire*, qui, fort endommagé dans sa mâture, avait été obligé de relâcher; il se dirigea donc sur la Martinique, et il entra le 22 mai au Fort-Royal. L'amiral Rodney alla mouiller à la Barbade.

Dans ces trois combats, l'armée française avait eu environ deux mille hommes tués ou blessés. La perte des Anglais dut être au moins égale. Parmi les officiers que la marine française eut à regretter se trouvait le fils

du comte de Guichen, dont la mort excita les justes regrets de l'armée entière; mais si quelque chose put diminuer la douleur de son père, ce fut d'apprendre en rentrant au port que des quatre bâtiments anglais qui, par suite des avaries reçues au combat du 16, avaient relâché à Sainte-Lucie, un vaisseau de soixante-quatorze et une frégate avaient coulé bas en y abordant. Telle fut l'issue de la campagne de 1780 aux Iles-du-Vent. Si la presque égalité des forces navales françaises et anglaises rendit en quelque sorte indécis les trois combats qu'elles se livrèrent, on ne peut du moins refuser à leurs amiraux, et surtout au comte de Guichen, le tribut d'éloges qu'ils méritèrent pour les savantes et habiles manœuvres qu'ils ordonnèrent, et qui furent exécutées de part et d'autre avec autant de précision que de célérité.

Le premier soin du comte de Guichen à son arrivée à la Martinique, fut d'expédier plusieurs vaisseaux à Saint-Eustache, pour y acheter des farines et des vins que les magasins ne pouvaient lui fournir. Le 1er juin, une frégate et un lougre espagnols vinrent lui annoncer l'arrivée prochaine d'une escadre de dix vaisseaux de leur nation, escortant un convoi très riche, et qui avait à bord onze mille hommes de troupes. Dès qu'il fut en état d'appareiller, il alla à la rencontre de cette escadre, et la joignit à la hauteur de la Guadeloupe; ainsi réunis, les deux amiraux remontèrent ensemble à la Martinique, après avoir mis le convoi en sûreté à la Guadeloupe.

Avec un renfort aussi considérable, le comte de Guichen espérait, malgré l'approche de l'hivernage, pouvoir se rendre maître de quelques-unes des possessions anglaises aux Antilles, avant de descendre à Saint-Do-

mingue, mais l'amiral Solano, lié vraisemblablement par les instructions de son gouvernement, ne voulut adopter aucun projet qui pût les contrarier, et ne parut occupé que du soin de se rendre le plus promptement possible à sa destination. Le comte de Guichen, alors, réunit son armée et les bâtiments sous ses ordres à l'escadre espagnole, l'escorta jusqu'à l'entrée du canal de Bahama, et alla ensuite rejoindre au cap Français l'escadre qui y stationnait. Au mois d'août suivant, voyant avec peine perdre ainsi le fruit d'une campagne glorieuse, il rassembla tous les bâtiments du commerce épars dans les îles françaises, en forma un convoi qu'il escorta jusque dans les ports de France, et rentra à Brest, avec quatorze vaisseaux, à la fin du mois de septembre 1781. Pendant cette campagne, le comte de Guichen avait été nommé (1er avril 1781) grand'croix de l'ordre royal de Saint-Louis, avec une pension de quatre mille francs.

Dans les premiers jours du mois de décembre suivant, le comte de Guichen appareilla de Brest à la tête d'une armée de dix-neuf vaisseaux, escortant un convoi considérable de bâtiments chargés de troupes et de munitions, et destiné à ravitailler l'armée du comte de Grasse à Saint-Domingue.

Cette armée éprouva, dès sa sortie, une suite de vents contraires et de gros temps qui retardèrent sa marche, et causèrent des avaries à un assez grand nombre des bâtiments du convoi; mais ces contrariétés n'étaient que le prélude d'événements plus désastreux encore. A la hauteur des Açores, un coup de vent violent vint porter le désordre dans la flotte. Les bâtiments de l'armée, dans l'impossibilité de manœuvrer et de se rallier, tombèrent en grande partie sous le vent du convoi. L'a-

miral Kempenfeld, sorti des ports d'Angleterre avec treize vaisseaux, presque en même temps que le comte de Guichen, croisait dans les mêmes parages. Il eut connaissance de l'armée française le 12 décembre, au point du jour. Profitant habilement d'une brume épaisse qui s'était élevée, il parvint à s'emparer de quinze bâtiments chargés de troupes. Dans une éclaircie, le comte de Guichen s'aperçut de l'échec arrivé à son convoi et de la présence de l'armée anglaise; il manœuvra alors pour lui donner la chasse, mais il ne put parvenir à l'atteindre, l'amiral Kempenfeld, en raison de l'infériorité de ses forces, ne jugeant pas à propos d'engager le combat. Assaillie, le lendemain de cette rencontre, par le tonnerre, par les tempêtes et par des vents violents de sud-ouest, qui régnèrent pendant quinze jours consécutifs, le comte de Guichen se vit forcé de ramener son armée à Brest, où elle relâcha dans l'état le plus fâcheux. Deux vaisseaux seulement et six bâtiments de transport parvinrent à gagner Saint-Domingue. A son arrivée à Brest le comte de Guichen voulut remettre son commandement, mais le roi lui fit exprimer son désir qu'il le conservât. « Sa Majesté (lui écrivait M. le maré« chal de Castries, ministre de la marine) est bien per« suadée que vous avez fait ce qui était en votre pouvoir « pour arrêter les progrès de l'ennemi, et que toutes « vos manœuvres ont été bien combinées. Elle a senti « qu'il ne vous était pas possible de joindre les Anglais, « dans les journées du 13 et du 14, sans vous exposer à « perdre le reste du convoi. Elle attribue cet événement « aux circonstances fâcheuses que vous avez éprouvées, « et non à un défaut de vigilance de votre part, et elle « espère que vous trouverez quelque occasion de lui

« faire oublier cette perte et les désavantages qui en ré-
« sultent pour le succès de ses armes. »

Elle se présenta l'année suivante. Le 25 juin 1782, le comte de Guichen sortit de Brest sur *le Terrible*, à la tête de dix vaisseaux, et alla se réunir, à Cadix, avec l'armée espagnole commandée par don Louis de Cordova. L'armée combinée sortit de ce port pour établir une croisière du cap Finistère au cap Saint-Vincent. Dans ces parages, elle s'empara de dix-huit bâtiments de commerce richement chargés, faisant partie d'un convoi de vingt-huit voiles destiné pour le Canada. L'armée combinée se rendit ensuite dans la baie d'Algésiras pour protéger le siége de Gibraltar, mais un coup de vent terrible qui éclata, et qui mit l'armée dans le plus grand danger, ayant permis aux Anglais de porter du secours dans la place, l'armée leva l'ancre et fit route pour le détroit.

Le 21 octobre 1782, elle se trouva en présence de l'armée anglaise commandée par l'amiral Howe. Le comte de Guichen commandait l'avant-garde, dont la plus grande partie, qui se composait de vaisseaux espagnols mauvais marcheurs, ne fut point, à son grand regret, à portée de prendre part à l'action.

A la rentrée de l'armée combinée à Cadix, le comte de Guichen demanda et obtint la permission de se rendre par terre à Brest. En passant à l'Escurial il eut l'honneur d'être présenté au roi d'Espagne, qui, pour le récompenser des services qu'il avait rendus à sa couronne, tant en Amérique qu'en Europe, lui fit don de son portrait enrichi de diamants.

La paix, qui eut lieu en 1783, mit fin à la carrière maritime du comte de Guichen. Il rentra dans sa famille

pour y jouir d'un honorable repos, acquis après de longs et glorieux services. Les grâces du souverain vinrent l'y trouver; il fut fait chevalier de l'ordre du Saint-Esprit à la promotion de 1784. Recevant, à cette occasion, les félicitations d'un grand nombre d'officiers de la marine, dont il était généralement aimé et estimé, il leur répondit : « Messieurs, le roi a voulu accorder une « croix de ses ordres au corps de la marine, et c'est moi « qu'il a chargé de la porter. » Mot heureux, qui peint bien la modestie et la simplicité qui faisaient le fond du caractère du comte de Guichen.

Il est mort à Morlaix, le 13 janvier 1790, à l'âge de 78 ans.





VER HUELL.

VER HUELL

(CHARLES-HENRI),

VICE-AMIRAL, GRAND-OFFICIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR, PAIR DE FRANCE, CHEVALIER DE L'ORDRE DU MÉRITE MILITAIRE,

Né à Doetichem (Pays-Bas) le 11 février 1764.

Ver Huell est issu, du côté de son père et de sa mère, des plus anciennes familles de la Gueldre; ses ancêtres ont occupé les emplois les plus élevés dans la haute magistrature et dans l'armée.

Dès l'âge de onze ans son père le fit entrer comme cadet dans le régiment d'Acronius infanterie; mais après avoir servi dans ce corps pendant environ trois ans, ne se sentant aucun goût pour l'armée de terre, il obtint d'entrer dans la marine, où il fut admis en qualité de garde, en 1779. Il fit sa première campagne sur *l'Argo*, que commandait le célèbre Kinsberger. Cette frégate faisait partie d'une division navale aux ordres du comte de Bylandt, et pour son début le jeune Ver Huell assista au combat qu'elle soutint avec avantage contre l'escadre anglaise commandée par le commodore Fielding. Au commencement de l'année 1781, Ver Huell fut nommé sous-lieutenant de la marine. Au combat du Doggers-Bank (5 août 1781), le contre-amiral Zoutmann,

pour balancer la force de l'armée anglaise, qui comptait un vaisseau de plus que la sienne, plaça *l'Argo* en ligne, et elle sut se maintenir dans ce poste glorieux jusqu'à la fin de l'action.

Cependant, combattue successivement par plusieurs vaisseaux, sa mâture fut bientôt criblée de boulets, et ses voiles mises en lambeaux. Déjà le feu avait pris plusieurs fois à bord et n'avait été éteint qu'à grand'peine. Dans cette extrémité, la frégate ne gouvernant plus, le capitaine, laissant le commandement au jeune Ver Huell, se rendit à bord de son matelot d'avant, pour l'informer de l'état dans lequel se trouvait son bâtiment, et l'inviter à remplir le vide que sa retraite forcée allait laisser dans la ligne; revenu à bord, il laissa dériver *l'Argo*, qui était dans le plus grand délabrement. Cent quarante hommes de son équipage avaient été tués ou blessés. Ver Huell, qu'une explosion de gargousses avait grièvement blessé, se trouva, ainsi que le capitaine Staring, les seuls officiers en état de servir après le combat. En récompense de sa belle conduite dans cette action, il fut élevé au grade de lieutenant de vaisseau, et il reçut la médaille que les États-Généraux décernèrent aux officiers qui avaient pris part à ce combat, devenu célèbre dans les fastes de la marine hollandaise.

Pendant le cours de l'année 1782, Ver Huell tint presque constamment la mer sur *l'Argo*, qui fut employé à l'escorte des convois et à diverses croisières dans les mers du Nord. Il fut ensuite embarqué sur une corvette chargée de croiser au nord de l'Angleterre. Le capitaine de ce bâtiment ainsi que plusieurs officiers étant tombés malades à la mer, Ver Huell se trouva chargé du commandement pendant presque toute la campagne; à son retour au Texel il passa sur un vaisseau de soixante-

quatre, à bord duquel il fit successivement, pendant les années 1783, 1784 et 1785, diverses campagnes dans la Méditerranée, sur les côtes d'Afrique et dans les mers du Nord.

Vers la fin de la campagne de ce vaisseau, Ver Huell fut chargé d'une mission qui lui mérita les éloges du gouvernement. L'équipage d'un des vaisseaux de l'escadre s'étant déclaré en révolte, avait emprisonné ses officiers, et se trouvait depuis plusieurs jours en état d'insurrection. Ver Huell offrit ses services pour faire rentrer ces mutins dans l'ordre; sa proposition ayant été acceptée, on mit sous ses ordres deux officiers et quatre-vingts hommes tirés de la garnison du vaisseau, qui furent embarqués sur une barque naviguant dans l'intérieur du Zuiderzée. A la pointe du jour, cette barque se dirigea sur le bâtiment en révolte, et étant parvenue à l'accoster sans avoir été découvert, Ver Huell, suivi des siens, le prit à l'abordage. S'élançant le premier sur le pont, il courut à la soute aux poudres et terrassa la sentinelle qui s'y trouvait; il confia alors ce poste important à la bravoure d'un de ses sous-officiers, et s'empara du bâtiment. Les mutins épouvantés ne firent aucune résistance et demandèrent grâce; à un signal convenu, les autres vaisseaux envoyèrent leurs canots; les coupables y furent embarqués, et en moins d'une demi-heure, sans qu'une goutte de sang eût été répandue, cette insurrection se trouva apaisée.

En 1786, Ver Huell fut promu au grade de major, premier lieutenant de vaisseau, et embarqué sur une frégate avec laquelle il fit, jusqu'en 1789, plusieurs campagnes dans la Baltique, la mer du Nord, la Méditerranée et l'Archipel. En débarquant de cette frégate, il passa sur un vaisseau où il fut chargé de l'organisation

et du commandement d'un corps de canonniers de la marine.

Jusqu'en 1791 Ver Huell n'avait point encore exercé de commandement positif; à cette époque on lui confia celui d'une corvette; et ayant été fait ensuite capitaine de frégate, il fut envoyé dans les petites Indes-Occidentales; il y visita toutes les colonies hollandaises sur les côtes de la Guiane, et y établit des croisières pour la protection du commerce.

A son retour dans sa patrie, la corvette qu'il commandait ayant été désarmée, on lui en confia une beaucoup plus forte, avec laquelle il fit plusieurs campagnes dans les mers du Nord, jusqu'en 1794, qu'il fut nommé premier adjudant de l'amiral Kinsberger, qui le chargea de l'organisation d'un corps de matelots armés. L'année suivante, Ver Huell fut promu au grade de capitaine de vaisseau; mais lorsque la révolution de la Hollande éclata (1795), il suivit l'exemple du plus grand nombre d'officiers de la marine, qui se retirèrent du service, et il alla vivre à la campagne, au sein de sa famille, où il s'occupa de l'éducation de ses enfants.

Lorsqu'en 1799 les Anglais et les Russes firent une descente sur les côtes de la Nord-Hollande, le prince héréditaire d'Orange appela Ver Huell auprès de lui, en réclamant ses services; alors il quitta tout, et se rendit au Helder à travers mille dangers; mais l'expédition ayant échoué, et le danger étant passé, Ver Huell retourna dans ses foyers, où il se livra de nouveau aux occupations paisibles de la vie privée. Alors le gouvernement du pays le nomma l'un des magistrats de la ville, et juge de paix de tout le canton. Pendant quatre années il donna tous ses moments aux nouveaux devoirs qu'il avait contractés, et il avait presque renoncé à la ma-

rine; mais le gouvernement hollandais, qui avait acquis plus de stabilité, lui ayant fait proposer, en 1803, de reprendre du service avec le grade de contre-amiral, il accepta, et il fut immédiatement chargé d'une mission civile et militaire près du premier consul Bonaparte.

Après la rupture du traité d'Amiens, et lorsque par suite des actes réitérés d'agression contre le commerce maritime français la guerre éclata entre l'Angleterre et la France, le gouvernement consulaire forma le projet d'une invasion en Angleterre au moyen d'une immense flottille qui devait être réunie sur les côtes les plus voisines de la Grande-Bretagne. La Hollande devant fournir son contingent de bâtiments propres à cette expédition, le contre-amiral Ver Huell fut chargé de leur armement et de leur organisation. Le port de Flessingue ayant éte désigné pour la réunion de la flottille batave, l'amiral y fit passer successivement tous les bâtiments qui devaient en faire partie, et au commencement de l'année 1805 il les avait tous rassemblés dans le port de Flessingue. Il reçut ensuite du premier consul l'ordre de les conduire à Ostende, pour y embarquer le corps d'armée commandé par le général Davoust, lequel était alors campé entre Bruges et Ostende.

Au mois de mars de la même année, Ver Huell sortit de Flessingue avec une première division de cette flottille. En arrivant sur la rade d'Ostende, il y fut attaqué par la croisière anglaise, qui échangea avec lui un grand nombre de coups de canon et d'obus, mais sans se faire mutuellement beaucoup de mal. Toutefois la division parvint à entrer dans le port, et les bâtiments qui la composaient passèrent ensuite dans le canal de Bruges, et mouillèrent près du camp où étaient campées les troupes qu'ils devaient embarquer.

Quelque temps après Ver Huell sortit de Flessingue avec une nouvelle division. Attaqué pendant la nuit par plusieurs bâtiments de la croisière anglaise, il arriva le lendemain matin, tout en combattant, sur la rade d'Ostende; comme la première fois il entra dans le port, et ensuite dans le canal de Bruges.

Au mois de mai suivant, quoique les Anglais eussent beaucoup augmenté leur croisière, Ver Huell appareilla du port d'Ostende à la tête d'une division composée de dix-neuf chaloupes canonnières, de quarante-sept bateaux canonniers et deux prames françaises. En sortant des passes de l'Ecluse, il fut attaqué devant Heist par la division du commodore Sidney-Smith, qui pour l'engager de plus près, passa audacieusement avec son vaisseau et plusieurs frégates en dedans des bancs. Le combat qui eut lieu dura jusqu'à la nuit. Trois chaloupes canonnières éprouvèrent des avaries telles, qu'elles furent forcées de se jeter à la côte, et alors elles se virent accablées par le feu de la division anglaise.

L'amiral Ver Huell, qui était au centre de sa division, voyant que ses canonnières avaient cessé leur feu, se jette dans son canot, et passant sous le feu du vaisseau amiral anglais, qui le couvre de mitraille, il arrive heureusement auprès des canonnières, qui, à son ordre, recommençant leur feu, parviennent bientôt à se faire abandonner par les bâtiments qui les combattaient. Un seul bateau canonnier, qui s'était trop éloigné de la côte, tomba au pouvoir de l'ennemi. Plusieurs chaloupes canonnières avaient été très endommagées; celles qui avaient été forcées de faire côte furent relevées à la marée suivante, à l'exception d'une seule. L'artillerie légère qui avait escorté la flottille le long de la côte avait par un feu vif et bien soutenu, dirigé entre les inter-

tervalles des bâtiments, fait un mal considérable à l'ennemi.

Après cette action, Ver Huell fut élevé au grade de vice-amiral et nommé membre de la Légion-d'Honneur. Lors de la première distribution de décorations, faite à Boulogne par l'empereur, il reçut celle d'officier de cet ordre.

Pendant l'été de 1804, le corps d'armée du maréchal Davoust se rendit à Dunkerque, et l'amiral reçut l'ordre d'y faire aussi passer la flottille. Ce mouvement s'opéra sans difficulté; quelques escarmouches eurent lieu avec les bâtiments légers de la croisière anglaise, mais sans qu'ils pussent entraver le passage de la flottille.

En 1805 l'amiral Ver Huell fut nommé ministre de la marine de Hollande; il n'accepta toutefois ce poste honorable qu'à la condition qu'il conserverait le commandement de la flottille, et ce ne fut en effet que lorsque l'empereur eut renoncé à son projet d'invasion en Angleterre, et que la flottille eut été désarmée, qu'il alla en prendre possession.

L'empereur, satisfait de cette preuve de dévouement, nomma Ver Huell commandant en chef de l'aile droite de l'armée navale dans les ports de la Manche, et bientôt après il lui donna l'ordre de réunir toute sa flottille à Ambleteuse, où s'était porté le corps d'armée qui devait s'embarquer sur les bâtiments qui la composaient.

Après avoir été contrarié pendant plus de deux mois par les vents, l'amiral trouva enfin un moment favorable pour exécuter l'ordre qu'il avait reçu. Afin d'être en mesure de profiter de la première brise, il avait tenu la majeure partie de ses bâtiments sur la rade de Dunkerque, malgré les dangers de toute espèce auxquels ils pouvaient être exposés.

Enfin, le 17 juillet 1805, le vent ayant paru se fixer au N.-O., l'amiral appareilla avec quatre prames françaises et trente-deux canonnières bataves, seuls bâtiments qui se trouvassent alors en rade, parce que les vents de N. et de N.-N.-O., qui avaient régné avec force les jours précédents, avaient forcé les bateaux canonniers et les transports de se réfugier dans le port. L'amiral rangea sa flottille sur deux lignes, les bâtiments endentés de manière à pouvoir tirer au large tous en même temps. Les quatre prames étaient placées, deux au centre et une à chaque extrémité de la ligne extérieurement. Les canonnières formaient trois divisions; l'avant-garde et l'arrière-garde étaient, chacune, sous le commandement d'un capitaine de vaisseau; l'amiral se plaça au centre.

De son mouillage, à la hauteur de Gravelines, la croisière anglaise observait ces dispositions. Elle se composait de trois vaisseaux rasés, trois frégates, trois grandes corvettes et neufs bricks; en tout seize bâtiments.

Le vent était faible et les prames mauvaises marcheuses; la flottille, qui avait appareillé dans l'après-midi, ne put faire que très peu de chemin, et la nuit la surprit bientôt. La division anglaise, qui avait appareillé, n'avait manœuvré jusque-là que pour surveiller la ligne gallo-batave, qui continuait sa route dans l'obscurité et en bon ordre. Cependant une de ses frégates, profitant des ténèbres, s'était dirigée sur deux prames qui se trouvaient à la queue de l'avant-garde en dehors de la ligne extérieure, et arrivée à portée de pistolet d'elles leur envoya une bordée de mitraille, à laquelle les prames et les canonnières répondirent aussitôt par un feu bien nourri. A la lueur des coups de canon on découvrit alors que les Anglais attaquaient aussi le corps de bataille et l'avant-garde.

Les assaillants étaient si supérieurs en forces que deux ou trois canonnières se virent en peu de temps complétement désemparées et obligées de s'échouer pour ne pas couler à fond; la prame *la Ville-de-Gènève* eut son grand mât cassé, et cette avarie ayant gêné sa manœuvre, elle toucha. Les Anglais profitèrent de cette circonstance pour l'écraser de leurs boulets et la forcer à se rendre; mais l'officier qui la commandait fit sur eux un feu si vif et si nourri qu'ils furent contraints de l'abandonner; il remit alors son bâtiment à flot et poursuivit sa route. A onze heures du soir le combat cessa entièrement, et les Anglais prirent le large. La flottille atteignit la rade de Calais, où elle mouilla en ligne; les bâtiments qui avaient le plus souffert dans l'engagement entrèrent dans le port.

L'amiral Ver Huell, en prenant cette position, avait pour but d'attirer sur lui toutes les forces anglaises qui composaient les différentes stations au nord du Pas-de-Calais, et de faciliter ainsi la sortie du port de Dunkerque aux bateaux canonniers et aux transports qu'il y avait laissés. Effectivement, le 18, à quatre heures et demie du matin, dix-neuf bâtiments anglais, dont deux vaisseaux, cinq frégates, six grandes corvettes et six bricks, vinrent attaquer la flottille. L'action dura environ deux heures avec le plus grand acharnement de part et d'autre; mais le feu des bâtiments de la flottille gallo-batave fut si vif, et ses coups furent tellement bien dirigés, que les Anglais, malgré leur supériorité, se virent forcés de reprendre le large. Cependant l'amiral était résolu à continuer sa marche sur Ambleteuse, mais il lui fallait des pilotes, et ceux de Calais, effrayés sans doute des dangers qu'allait courir la flottille pendant ce trajet, refusaient de s'y embarquer. Leur syndic, vieillard de

plus de soixante-dix ans, s'offrit alors à l'amiral pour s'embarquer avec lui ; ce noble dévouement eut l'effet qu'on devait en attendre; les pilotes réfractaires, animés par l'exemple du syndic, se décidèrent à le suivre, et une grande partie des bâtiments de la flottille s'en trouvèrent pourvus.

Sur ces entrefaites le maréchal Davoust arrivait à Calais. Apprenant que la flottille se disposait à partir pour Ambleteuse, où il devait aussi se rendre, il offrit à l'amiral de partager les périls qu'il allait courir en s'embarquant sur son bâtiment. L'amiral lui fit des observations sur les dangers auxquels il s'exposait inutilement, mais toutes furent vaines, et il s'embarqua avec deux de ses aides-de-camp.

Le 18 juillet, vers trois heures après midi, l'amiral appareilla de la rade de Calais avec vingt et une canonnières et trois prames; il prit la tête de la ligne et plaça les prames à l'arrière-garde.

C'était principalement sous les caps Blanez et Grinez que les Anglais s'étaient portés pour attaquer la flottille batave. En effet, à peine arrivée par le travers du premier de ces caps, elle fut assaillie par une vingtaine de bâtiments ennemis; mais le commandant de ces forces, ne les trouvant sans doute pas suffisantes pour l'arrêter dans sa marche, fit signal à sa division de s'éloigner sous toutes voiles, et la dirigea sur celle qui attendait l'amiral Ver Huell entre les deux caps. Les deux divisions réunies se montaient alors à cinquante bâtiments, tant vaisseaux que frégates, corvettes, bombardes et bricks, portant plus de neuf cents bouches à feu, tandis que les vingt et une canonnières et les trois prames n'en présentaient pas deux cents.

L'attaque commença à la hauteur de Wissant; des deux

côtés on se servit d'abord de mitraille, mais la flottille batave ayant réussi à entrer dans le canal étroit situé entre la côte et le banc à laine, et les bâtiments ennemis étant obligés de se tenir au large de ce banc, on ne tira plus, de part et d'autre, qu'à boulets. Sous le cap Grinez, où les vaisseaux peuvent s'approcher de terre jusqu'à portée de pistolet, l'affaire devint plus chaude. Tous les bâtiments ennemis se réunirent alors pour empêcher la flottille de doubler ce cap, les uns la combattant par le travers, les autres cherchant à lui barrer le passage et à envelopper la tête de la ligne. Mais, malgré le feu le plus vif à boulets et à mitraille, la canonnière montée par l'amiral Ver Huell parvint à doubler le cap; tous les autres bâtiments suivirent ce mouvement, et s'avancèrent en bon ordre vers la rade d'Ambleteuse, en longeant la côte à la distance d'un jet de pierre. Les Anglais, quoique certains de ne pouvoir plus mettre obstacle à l'arrivée de la flottille sur cette rade, l'accompagnèrent jusqu'à son mouillage en continuant à lui envoyer des bordées de boulets et de mitraille. Alors ils virèrent de bord, mais bientôt ils revinrent l'attaquer au mouillage; toutefois, la position qu'avait prise la flottille lui permettant de se défendre avec avantage, ils se virent enfin forcés de renoncer à une entreprise infructueuse et ils gagnèrent le large. Le lendemain les bateaux canonniers ainsi que les transports sortis de Dunkerque pendant que la flottille était aux prises avec les Anglais arrivèrent sans avoir été inquiétés dans leur route, et peu de temps après tous les bâtiments qui la composaient se trouvèrent réunis à Ambleteuse. Ce succès couvrit de gloire l'amiral Ver Huell, et à son débarquement il reçut de la part de tous les corps de l'armée française campée sur la côte des témoignages non équivoques de leur

admiration pour l'habileté et la bravoure qu'il avait déployées dans cette circonstance.

Au mois d'août suivant, la grande armée ayant quitté Boulogne, et, par suite, le désarmement de la flottille ayant eu lieu, Ver Huell se rendit en Hollande, où il prit possession du ministère de la marine, poste auquel on a vu qu'il avait été appelé.

L'année suivante (1806), le grand pensionnaire de la Hollande ayant résolu d'envoyer à Paris une commission chargée de traiter des intérêts du pays, Ver Huell en fut nommé président; pendant le cours de cette mission l'empereur le décora du Grand-Aigle de la Légion-d'Honneur.

Louis Bonaparte, devenu roi de Hollande, accorda à l'amiral Ver Huell la même confiance que lui avait témoignée le précédent gouvernement; il l'éleva à la dignité de maréchal, et, lors de la création de l'ordre de l'Union, il le décora de la grand'croix de cet ordre. Peu de temps après il le nomma son ambassadeur auprès de la cour de France.

Lorsqu'en 1809 les Anglais opérèrent une descente dans l'île de Walcheren, le roi Louis s'empressa de rappeler auprès de lui l'amiral Ver Huell, et il lui confia le commandement en chef des forces navales hollandaises en Zéelande et dans la Meuse. L'amiral porta son pavillon sur le vaisseau *le Royal-Hollandais*, et au moyen des sages dispositions qu'il prit, il parvint à couvrir et à préserver de toute entreprise hostile les côtes et les îles de l'embouchure de l'Escaut et de la Meuse. Cette mission l'occupa jusqu'à l'approche de l'hiver. A cette époque les Anglais ayant évacué l'île de Walcheren, il quitta son commandement, et il reçut l'ordre de se rendre à son ambassade à Paris. Le roi de Hollande, pour le ré-

compenser de ce dernier service, le créa comte de Sevenaer.

Lors de la réunion de la Hollande à la France, l'amiral Ver Huell fut nommé président de la junte chargée dans cette circonstance de régler tout ce qui concernait les intérêts de ce royaume. L'empereur Napoléon ne traita pas l'amiral Ver Huell avec moins de distinction que ne l'avait fait son frère; il fut admis à prendre rang dans la marine française avec le grade de vice-amiral, et bientôt après il fut nommé au commandement des forces navales réunies sur les côtes de la mer du Nord, depuis l'Ems jusqu'à Dantzick. Pendant la durée de ce commandement, il établit des chantiers de construction et de radoub dans les ports de Lubeck, de Hambourg et dans le Weser près de Bremen.

Au commencement de l'année 1812 l'empereur Napoléon nomma l'amiral Ver Huell grand-officier de l'empire, inspecteur général des côtes de la mer du Nord, et par décret du 15 avril de la même année, il lui confia le commandement de l'armée navale du Helder et du Texel, ainsi que des forces réunies dans le Zuyderzée et du service maritime des côtes depuis Brielle jusqu'à Laverzée; il succédait dans ce commandement à l'amiral Dewinter, qu'une maladie grave avait forcé de s'en démettre.

L'amiral Ver Huell allaita voir l'occasion de rendre à la France, sa patrie adoptive, des services plus signalés. Lors des événements de 1813, une insurrection générale éclata en Hollande contre les Français, et bientôt ce royaume fut envahi par les armées alliées. L'amiral alors fit entrer l'armée navale sous son commandement dans le port de New-Diep, congédia tous les marins hollandais, et appelant à lui tous les Français qui se trou-

vaient disséminés sur les côtes, il s'enferma dans le fort La Salle avec les équipages français et toute la garnison du Helder. Il fit en même temps occuper le fort Morland, quoiqu'il ne fût pas encore achevé entièrement, et bien que cerné et investi de toutes parts, il se maintint dans ces deux forts pendant tout l'hiver de 1813 à 1814, qui fut très rude. Tous les bâtiments de guerre, où se trouvaient seulement les états-majors, étaient sous la protection du fort La Salle, contre lequel les alliés ne tentèrent aucune entreprise. L'amiral, par sa fermeté, sut faire respecter les propriétés dans la partie de la Nord-Hollande qu'il occupait, et le plus grand ordre, ainsi que la plus grande tranquillité, y régnèrent constamment. Il avait pris pour principe de ne pas se mêler de l'insurrection de l'intérieur, et il laissa le pavillon orange flotter librement sur les tours de l'île de Texel et autres.

Les habitants du Helder et des pays voisins appauvris par la longueur du siége furent nourris des vivres du fort, et cet acte d'humanité mérita à l'amiral des témoignages non équivoques du respect et de la reconnaissance de ces malheureux.

Au mois de mai 1814, sur l'ordre que lui en fit donner S. A. R. Monsieur, alors lieutenant général du royaume, l'amiral Ver Huell évacua les forts La Salle et Morland, et les remit, ainsi que tous les bâtiments de guerre sous son commandement, aux commissaires délégués par le prince souverain de Hollande. S'embarquant ensuite, avec son état-major, sur une corvette française, il aborda au Havre, d'où il se rendit à Paris.

Le roi Louis XVIII, juste appréciateur des services rendus à la France par l'amiral Ver Huell, lui fit l'accueil le plus honorable. Il le maintint au rang qu'il occupait

dans la marine française, le nomma chevalier de l'ordre du Mérite militaire, et lui accorda des lettres de grande naturalisation qui, lors de leur présentation à la Chambre des Pairs et à celle des Députés, y furent reçues avec les témoignages les plus flatteurs et les plus honorables pour l'amiral. Il fixa dès ce moment sa résidence en France.

Le titre de grand-officier de l'empire et d'inspecteur général des côtes ayant été aboli, l'amiral Ver Huell fut nommé l'un des premiers inspecteurs généraux, et c'est à l'époque de la suppression de ce dernier emploi qu'il fut admis à la retraite (juillet 1816).

En 1819, l'amiral Ver Huell fut élevé à la dignité de Pair de France. Dans ce poste éminent il saisit toutes les occasions de défendre les intérêts de la marine, soit en demandant l'augmentation de son budget ou celle du cadre de ses officiers qui lui paraissait trop restreint. Professant la religion protestante, il a souvent eu à défendre la cause de ses co-religionnaires; il l'a fait quelquefois avec succès.







ENTRECASTEAUX

(JOSEPH-ANTOINE BRUNI D'),

CONTRE-AMIRAL, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

Né à Aix en 1739, mort en mer le 20 juillet 1793.

La famille de d'Entrecasteaux tenait un rang distingué dans sa ville natale; son père était président au parlement d'Aix. Aussitôt que le jeune d'Entrecasteaux fut en état d'entrer au collége, on le plaça chez les jésuites de cette ville. Les dispositions qu'il manifesta et une solidité de jugement qui, chez lui, avait devancé les années, le firent remarquer par ses supérieurs, et dès ce moment ils résolurent de l'attacher à leur société. D'un caractère doux et naturellement propre à recevoir les impressions religieuses, peut-être n'eût-il pas balancé à embrasser la carrière monastique; mais son père, qui le destinait à l'état militaire, le retira du collége aussitôt qu'il eut atteint sa quinzième année et le fit entrer comme garde dans la marine en 1754.

Pour son début, il fit, en 1755, sur la frégate *la Pomone*, une campagne à Cadix, à Saint-Domingue et à la Martinique. L'année suivante il passa sur la frégate *la Minerve*, qui faisait partie de l'escadre aux ordres du marquis de la Gallissonnière; il participa au combat

que cette escadre soutint, le 20 avril 1756, contre celle de l'amiral Byng, et qui contribua si puissamment à la prise de Mahon. L'activité, le zèle et les talents que d'Entrecasteaux déploya dans le cours de cette campagne lui méritèrent le grade d'enseigne qu'il obtint au mois d'avril 1757. De cette époque à 1763, il fit sur divers bâtiments plusieurs croisières dans l'Océan et sur les côtes de France. En 1764 il obtint son embarquement sur la frégate *l'Hirondelle*, que commandait M. de Chabert, et qui était destinée à faire une campagne d'observations astronomiques. A son retour il passa sur le vaisseau *l'Etna*, qui faisait partie de l'escadre aux ordres du comte Duchaffaut, destinée pour l'Amérique.

Lorsqu'en 1769 le maréchal de Vaux fut chargé de soumettre la Corse, d'Entrecasteaux obtint le commandement d'une felouque dans la division navale aux ordres de M. de Broves, qui devait protéger cette expédition. Dans cette campagne il justifia la bonne opinion qu'on avait conçue de ses talents, et le grade de lieutenant de vaisseau en fut la récompense.

Après avoir fait sur divers bâtiments, de 1770 à 1776, plusieurs campagnes dans l'Océan et dans la Méditerranée, le chevalier de Suffren, dont il était parent, le fit embarquer sur la frégate *l'Alcmène* qu'il commandait, et au retour de sa campagne, il lui fit obtenir la croix de Saint-Louis.

Lorsqu'en 1778 éclata la guerre entre la France et l'Angleterre, d'Entrecasteaux fut nommé au commandement de la frégate *l'Oiseau*, de trente-deux canons de huit. Cette frégate était chargée de la protection des convois expédiés de Marseille dans les divers ports du Levant. Cette mission était d'autant plus difficile qu'à cette époque la Méditerranée était infestée par les cor-

saires barbaresques. Effectivement, dans une de ses traversées de Marseille à Smyrne, escortant un nombreux convoi, il fut rencontré par deux corsaires tunisiens, dont chacun était plus fort que sa frégate; mais il manœuvra avec tant de prudence et d'habileté qu'il parvint à mettre son convoi en sûreté; faisant ensuite bonne contenance, il imposa tellement aux deux corsaires qu'ils n'osèrent pas l'attaquer.

Au mois de mars 1779, d'Entrecasteaux fut élevé au grade de capitaine de vaisseau, et M. de Rochechouart fit choix de lui pour commander *le Majestueux*, de cent dix canons, sur lequel il avait son pavillon. Dès cette époque, la bravoure froide et les talents dont il avait fait preuve en plusieurs circonstances placèrent d'Entrecasteaux au nombre des officiers de marine les plus distingués.

A la paix de 1783, M. le maréchal de Castries, alors ministre de la marine, qui avait su apprécier le mérite de d'Entrecasteaux, le nomma directeur adjoint des ports et arsenaux, et il se fit remarquer dans ces fonctions par l'intégrité, la justesse d'esprit et la profondeur de jugement dont il était doué.

Des chagrins de famille, dont la cause ne fut malheureusement que trop connue dans le temps, l'engagèrent, par une délicatesse bien rare, à demander sa retraite, en 1785; mais le ministre, pour ne pas priver le roi des services d'un officier aussi distingué, et en même temps pour l'éloigner des lieux où la pensée de ses malheurs devait lui être plus sensible, lui fit donner le commandement des forces navales dans les mers de l'Inde. Ce fut pendant l'exercice de ce commandement qu'il alla en Chine à contre-mousson, en s'avançant d'abord à l'est, par le détroit de la Sonde, et en passant à travers

l'île de la Sonde et les Moluques. Il pénétra ensuite dans le grand Océan d'Asie, et arriva à Canton après avoir contourné par l'est et par le nord les îles Mariannes et les îles Philippines. Cette route était nouvelle, et celui qui l'exécuta se plaça dès lors dans l'opinion comme l'homme le plus propre à entreprendre et à diriger un voyage de découvertes. Le terme de sa station étant expiré, le roi, pour lui donner un témoignage éclatant de sa satisfaction, le nomma gouverneur de l'Ile-de-France. Par la sagesse de ses réglements il parvint à détruire les abus qui s'étaient glissés dans les diverses branches de l'administration, et il sut si bien concilier les intérêts les plus opposés qu'il se fit aimer des hommes de toutes les classes.

Lorsque, au mois de février 1791, l'Assemblée nationale décréta que le roi serait prié d'ordonner une expédition pour aller à la recherche de La Pérouse, le capitaine d'Entrecasteaux fut désigné pour remplir cette honorable mission. Son mérite reconnu, les talents dont il avait fait preuve dans sa dernière campagne, et son expérience, donnèrent l'assurance qu'elle ne pouvait être confiée à un chef plus capable de la bien remplir.

La Pérouse, parti de Brest en 1785, sur les frégates *la Boussole* et *l'Astrolabe*, pour un voyage de découvertes dans la mer du Sud, avait relâché, le 26 janvier 1788, à Botany-Bay, d'où l'on avait reçu la suite des mémoires d'après lesquels son voyage a été publié; mais, depuis ce dernier envoi, l'on n'avait eu aucune nouvelle de ce navigateur, et les inquiétudes que la France et l'Europe même avaient conçues sur son sort n'étaient alors que trop bien fondées.

En exécution du décret de l'Assemblée nationale du 9 février 1791, les frégates *la Recherche* et *l'Espérance*

furent armées au port de Brest [1]. La première était commandée par d'Entrecasteaux, qui avait pour second M. d'Hesmivy-d'Auribeau, lieutenant de vaisseau; la seconde était sous les ordres de M. Huon de Kermadec, major de vaisseau. Plusieurs savants, tels que naturalistes, botanistes, astronomes, etc., furent attachés à l'expédition.

On ne pouvait se flatter de retrouver La Pérouse qu'en parcourant les mêmes parages qu'il avait dû visiter, et dont les navigateurs n'avaient encore que des notions très imparfaites. La reconnaissance de ces parages se liait donc naturellement à la recherche qu'on allait faire de lui; plus elle serait exacte, plus on aurait de chances de le découvrir, et, dans le cas où elle serait infructueuse, les sciences devaient au moins y réparer les pertes causées par son naufrage. Les instructions données à d'Entrecasteaux furent rédigées dans ce sens; elles étaient l'ouvrage de M. de Fleurieu, alors ministre de la marine. Après avoir rappelé, dans les propres termes de La Pérouse, la route qu'il se proposait de suivre, on y désignait à d'Entrecasteaux celle qu'il devait tenir; aucune des découvertes ou des reconnaissances qu'il pouvait faire n'était omise; tous les renseignements dont il pouvait avoir besoin lui étaient donnés ou indiqués; l'ensemble des opérations présentait le plan le plus vaste.

L'expédition, qui avait appareillé de la rade de Brest

(1) *La Recherche* et *l'Espérance* étaient des gabares à trois mâts, du port de cinq cents tonneaux, tirant treize pieds et demi d'eau. Elles étaient armées de six canons de huit en batterie, et de deux caronades de vingt-quatre sur les gaillards. Leur équipage, non compris l'état-major, les élèves, les savants et les artistes, était de quatre-vingt-douze hommes.

le 29 septembre 1791[1], arriva, le 13 octobre suivant, à l'île de Ténériffe. Elle n'y fit qu'une relâche de dix jours, et, le 17 janvier 1792, elle mouillait dans la rade du cap de Bonne-Espérance. Les marins apprécieront combien ces deux bâtiments étaient mauvais voiliers, puisque, sans avoir éprouvé de calmes, ils avaient mis quatre-vingt-quatre jours à se rendre des Canaries à l'extrémité de l'Afrique.

A son arrivée au cap de Bonne-Espérance, d'Entrecasteaux reçut des dépêches qui lui firent changer entièrement le plan de campagne tracé par ses instructions. M. de Saint-Félix, chef de division des armées navales, qui commandait la station des mers de l'Inde, lui adressait deux rapports qui lui avaient été faits par les capitaines de *la Marie-Hélène* et du *Jason*, arrivant tous deux de Batavia, et desquels il résultait que le commodore Hunter, commandant la frégate anglaise *le Sirius*, naufragée sur l'île Norforth, et faisant route pour Batavia sur un bâtiment hollandais, avait vu, près des îles de l'Amirauté, dans la mer du Sud, des hommes couverts d'étoffes européennes, et particulièrement d'habits qu'il avait jugé être des uniformes français. « Vous y verrez, « ajoutait M. de Saint-Félix, que le commodore Hunter « n'a pas douté que ce ne fussent les débris du naufrage « de M. de La Pérouse, qu'il avait beaucoup vu à Botany-Bay. »

Par un hasard singulier, le commodore Hunter était

(1) Le 30, étant au large, d'Entrecasteaux ouvrit un paquet cacheté qui lui faisait connaître que le roi l'avait élevé au grade de contre-amiral, et que MM. d'Auribeau et Huon de Kermadec étaient promus à celui de capitaines de vaisseau. Il fit alors hisser le pavillon de distinction, qui fut salué par les deux équipages, suivant les formes usitées.

dans la rade du Cap, à bord d'un bâtiment prêt à mettre à la voile pour l'Europe, lorsque les frégates y mouillèrent; cet officier aurait pu donner des renseignements certains à ce sujet, mais malheureusement il avait appareillé deux heures après leur arrivée. Cependant d'Entrecasteaux put consulter beaucoup de personnes qui avaient entretenu le commodore; le gouverneur du Cap et les conseillers de régence l'assurèrent tous qu'il avait formellement nié les bruits répandus à l'Ile-de-France et dont on le faisait l'auteur. De pareils témoignages auraient dû suffire peut-être pour détruire les rapports des capitaines français, qui d'ailleurs présentaient entre eux plusieurs invraisemblances; mais la confiance que ces rapports avaient inspirée à M. de Saint-Félix et au gouverneur de l'Ile-de-France, les espérances qu'ils avaient fait naître, la crainte de négliger le moindre indice qui pouvait conduire à un but aussi important, rendirent à ces rapports toute leur autorité, non sur l'esprit du contre-amiral d'Entrecasteaux, mais sur sa conduite. Ainsi, au lieu de se diriger sur la terre de Leeuwin, comme le portaient ses instructions, il se décida à se rendre directement aux îles de l'Amirauté, en traversant les Moluques.

Le 16 février 1792, les deux frégates sortirent de la rade du cap de Bonne-Espérance avec des vents de sud-sud-est bon frais. La route la plus courte était de passer au nord de la Nouvelle-Guinée, où d'Entrecasteaux espérait parvenir avant le renversement de la mousson. Mais après vingt-un jours de navigation, ne se trouvant encore, le 6 mars, que par 44° de longitude et 35° de latitude, il reconnut qu'il lui serait impossible d'aller au-delà de Timor, et qu'il serait inutilement retenu dans les parages de cette île pendant toute la mousson de l'est. Il

lui fallut dès lors renoncer à ce projet et prendre le parti de se rendre aux îles de l'Amirauté, en passant par le sud de la Nouvelle-Hollande.

Le 28 mars, on reconnut l'île d'Amsterdam; elle fut relevée à l'instant même, et des hauteurs absolues du soleil ayant été prises pour avoir une longitude qui concourût avec le relèvement, on put, depuis ces premières observations, tenir un compte exact du chemin et des diverses routes.

D'Entrecasteaux désirait fixer la position du sommet de cette île, qui n'avait pas encore été déterminée, mais au moment où il en eut connaissance il était couvert de nuages. Cependant à mesure qne les frégates en approchèrent, on reconnut qu'ils étaient produits par une épaisse fumée, et l'on ne tarda pas à voir des flammes. Bientôt on aperçut distinctement les progrès de l'incendie par les traces de feu et de fumée qui s'étendaient sur toute la partie orientale de l'île. On s'épuisa en conjectures sur les causes d'un incendie aussi considérable dans une île inhabitée; quelques personnes l'attribuaient à un signal fait par des malheureux qu'un naufrage aurait jetés sur cette île et qui demandaient du secours; mais il était évident que cette masse de feu était trop considérable pour n'être qu'un signal, qui d'ailleurs, fait ainsi au hasard, était inutile dans des parages où passent si rarement des bâtiments. En descendant à terre pour découvrir la cause de cet incendie, peut-être n'eût-on pas été mieux instruit; d'Entrecasteaux jugea donc à propos de continuer sa route. Il la dirigea sur le cap le plus méridional de la terre de Van-Diémen, où il arriva le 20 avril, c'est-à-dire après avoir tenu la mer un peu plus de deux mois.

Le projet du contre-amiral d'Entrecasteaux était de

mouiller dans la *baie de l'Adventure*, afin d'y faire du bois et de l'eau; mais, trompé par les configurations de cette côte, qui ont de la ressemblance entre elles, il entra dans la *baie des Tempêtes.* Elle n'avait pas été visitée, et sa position sur la côte méridionale de la Nouvelle-Hollande, où l'on n'avait point encore découvert de port, rendait cette reconnaissance extrêmement importante; il se décida donc à y mouiller. Les officiers qu'il envoya explorer la côte y découvrirent un port aussi vaste que commode, et les frégates s'y rendirent. Nous ne pouvons mieux faire sentir à nos lecteurs l'importance de cette découverte, qu'en retraçant ici les propres expressions de d'Entrecasteaux.

« Je tenterais vainement, dit-il dans la relation de son voyage, de rendre la sensation que me fit éprouver l'aspect de ce Hâvre solitaire, placé aux extrémités du monde, et fermé si hermétiquement que l'on peut s'y considérer comme séparé de l'univers. Tout s'y ressent de l'état agreste de la nature brute. L'on y rencontre à chaque pas, réunies aux beautés de la nature abandonnée à elle-même, des marques de sa décrépitude, des arbres d'une très grande hauteur et d'un diamètre proportionné, sans branches le long de la tige, mais couronnés d'un feuillage toujours vert. Quelques-uns paraissent aussi anciens que le monde; entrelacés et serrés au point d'en être impénétrables, ils servent d'appui à d'autres arbres d'égale dimension, mais tombant de vétusté et fécondant la terre de leurs débris réduits en pourriture. La nature, dans toute sa vigueur et tout-à-fait dans un état de dépérissement, offre, ce semble, à l'imagination quelque chose de plus imposant et de plus pittoresque que la vue de cette même nature embellie par l'industrie de l'homme civilisé; voulant

n'en conserver que les beautés, il en a détruit le charme; il lui a fait perdre ce caractère qui n'appartient qu'à elle, d'être toujours ancienne et toujours nouvelle.

« Ce havre, l'un des plus commodes et des plus sûrs, et qui contraste si fort avec le nom que porte la baie près de laquelle il est caché, est un bassin de forme ovale, de sept cents toises dans son plus grand diamètre; il est garanti de toutes parts par des bois extrêmement épais et qui s'élèvent en amphithéâtre; l'eau en est si tranquille, qu'elle est à peine agitée par les vents les plus violents. Les plus frêles embarcations peuvent y naviguer en tout temps; le brassiage y est presque partout de quatre brasses sur un fond de vase noirâtre, dans lequel les ancres s'enfoncent; aussi peut-on s'y échouer sans danger. »

Le 28 mai 1792, les deux frégates quittèrent la terre de Van-Diémen et se dirigèrent vers la Nouvelle-Calédonie. D'Entrecasteaux devait en reconnaître la côte méridionale, qui n'avait point été vue par Cook et qui entrait dans le plan d'opérations de La Pérouse. Cette reconnaissance, aussi difficile que périlleuse, fut exécutée de la manière la plus exacte. Qu'on se figure une côte d'environ deux cents milles d'étendue, défendue par un récif qui se prolonge à une distance presque égale dans le nord; récif où l'on n'entrevoit pas une ouverture qui laisse l'espérance d'y trouver un port, et en dehors duquel la profondeur de la mer ne permet pas de jeter l'ancre. Telle est la chaîne immense et non interrompue de dangers que les frégates suivirent, avec la constance la plus intrépide, depuis le 16 juin jusqu'au 3 juillet, ne s'en éloignant guère le jour à plus de deux milles, ni à plus de six pendant la nuit, et revenant chaque matin au dernier point qui avait été reconnu la

veille, pour ne pas laisser la moindre lacune dans les observations.

Cependant la saison des vents d'est étant arrivée, d'Entrecasteaux fit route pour les îles de l'*Amirauté*. Il reconnut dans ce trajet les îles de *la Trésorerie*, celles de *Bougainville* et *Bouka*, communiqua avec les naturels de cette dernière, qui ne lui présentèrent aucun vestige du passage de La Pérouse; puis, se tenant dans le canal Saint-Georges, il alla mouiller à la Nouvelle-Irlande, dans le havre de Carteret, relâche qui ne lui offrit d'autres ressources que celle de faire de l'eau et du bois, et où, pendant les huit jours que les frégates y passèrent, elles furent assaillies de pluies continuelles.

En sortant du canal Saint-Georges, les frégates passèrent à une petite distance de l'extrémité sud-est de la Nouvelle-Irlande, et elles furent à portée de bien voir le grand nombre de petites îles qui sont entre elles et la Nouvelle-Hanovre. Ils reconnurent que les passages qui s'offraient à la vue comme entièrement libres étaient fermés par des récifs qui en défendaient l'entrée.

Parvenu à l'extrémité du canal Saint-Georges, et se trouvant alors près des îles de l'*Amirauté*, d'Entrecasteaux n'eut plus d'autre objet en vue que de tâcher de découvrir les traces de La Pérouse, en faisant usage des renseignements contenus dans les dépositions qui lui avaient été envoyées du cap de Bonne-Espérance. Mais au milieu du grand nombre d'îles qui forment cet archipel, comment reconnaître celle dont il était fait mention dans le récit des deux capitaines français? Dans cette incertitude, il se décida à visiter les plus orientales, dont avait eu connaissance le bâtiment hollandais qui transportait le capitaine Hunter à Batavia, et à parcourir ensuite la partie septentrionale de cet archipel,

qui était inconnu à l'époque du voyage de La Pérouse, et dont il était présumable qu'il aurait dû entreprendre la reconnaissance, si toutefois il était venu dans ces parages.

Le contre-amiral d'Entrecasteaux fit en conséquence diriger la route sur l'île *Jésus-Maria*, dont on eut connaissance le 28 juillet. Elle fut rangée à moins d'une demi-lieue, afin que rien sur la côte ne pût échapper aux regards, et, en effet, on voyait des frégates ce qui se passait sur le rivage aussi distinctement que si l'on eût été mouillé dans des canots près des récifs.

Dans la préoccupation des esprits, causée par le désir bien naturel de découvrir quelques traces de La Pérouse, un grand arbre étendu sur les récifs, et dont les branches s'élevaient à l'une des extrémités et les racines à l'autre, fut pris pour les débris d'un bâtiment dont il n'est resté que la quille, l'étrave et une partie de l'étambord; mais on ne tarda pas à reconnaître qu'on s'était trompé. La même apparence se reproduisait sur plusieurs autres points des récifs, et il aurait fallu admettre le naufrage d'une flotte entière pour persister dans l'opinion que ce pouvaient être les débris d'un navire.

Après avoir parcouru une partie de l'île de *Jésus-Maria*, d'Entrecasteaux crut devoir visiter l'île de *la Vendola*, que l'on relevait à l'est-nord-est. Il s'y détermina d'autant plus volontiers que, dans la déposition d'un des capitaines français, il était dit que c'était à l'île la plus à l'est qu'avaient été aperçus les hommes vêtus d'étoffes européennes. En tournant cette île, on reconnut que, quoique petite, elle était bien cultivée et très habitée. Les naturels accoururent en foule sur le rivage et le long de la plage; mais la chaîne de récifs dont elle est entourée ne présentant aucune issue aux

embarcations, on ne put communiquer avec la terre. Les échanges s'établirent avec les naturels; on les jugea d'un caractère doux et confiant, mais on ne reconnut point qu'ils eussent en leur possession ni armes ni vêtements européens, car on n'en aperçut pas le moindre vestige.

Cependant, comme ces insulaires portent des ornements de coquilles blanches et des ceintures d'un rouge sombre, on peut penser que des hommes préoccupés du passage de La Pérouse dans cet archipel, qu'il n'avait cependant pas ordre de visiter, auront pu prendre ces ornements pour des ceinturons, et confondre la peau de ces insulaires avec celle des uniformes de la marine française.

Il y avait plus de deux mois que les frégates tenaient la mer, car les huit jours qu'elles avaient passé au havre de Carteret ne pouvaient être considérés comme une relâche; il était donc temps de chercher un point où les équipages pussent se reposer de leurs fatigues et où l'on trouvât les ressources nécessaires à la conservation de leur santé. Le contre-amiral d'Entrecasteaux fit choix des Moluques; mais ne perdant pas de vue les services qu'il pouvait rendre à la navigation, il se décida à suivre une route qui n'eût pas encore été fréquentée. Il se dirigea sur le cap *Goed-Hoop* (de Bonne-Espérance) de la Nouvelle-Guinée, et reconnut dans son trajet plusieurs petites îles dont il détermina la position, ainsi que celle de ce cap. Il se proposait de passer ensuite par le détroit de Gallewo, le moins connu de ceux qui pouvaient lui ouvrir le grand archipel d'Asie, mais les vents le forcèrent à faire route par celui de Sagewien, plus connu sous le nom de Pitt, d'où il se rendit à Amboine, toujours observant, toujours reconnaissant et

rectifiant les positions mal déterminées par les navigateurs qui l'avaient précédé.

Les frégates, qui avaient relâché à Amboine le 6 septembre 1792, en partirent le 13 octobre suivant, se dirigeant sur Timor. Les îles de l'Amirauté ayant été explorées sans résultat, d'Entrecasteaux dut reprendre le plan de campagne tracé par ses instructions. La première des opérations qu'elles lui recommandaient était la reconnaissance des côtes de la Nouvelle-Hollande, en commençant à la terre de Leeuwin, qui avait dû être faite par La Pérouse. Le 5 décembre, on reconnut la pointe de cette terre, on la doubla, et le 6 on découvrit une vaste baie à l'ouvert de laquelle il y avait deux petites îles et où les frégates auraient trouvé un excellent mouillage, mais la violence et la direction du vent les empêchèrent d'y entrer[1].

Ici commence une nouvelle navigation aussi belle et non moins périlleuse que celle faite sur les côtes méridionales de la Nouvelle-Calédonie. Les frégates y coururent même de plus grands dangers. Le 9 décembre, un gros temps et un changement de vent qu'on ne pouvait prévoir, les surprirent au milieu d'un archipel inconnu, où elles se trouvaient environnées d'écueils et de récifs. Dans l'impossibilité de s'en dégager, il n'y avait qu'une seule ressource, celle de céder à la force du vent et de

(1) La baie dont il est question offre une rade très belle, où des bâtiments de toute grandeur peuvent mouiller. Le capitaine Vancouver, qui l'avait découverte en septembre 1791, y avait relâché avec les bâtiments qu'il commandait et lui avait donné le nom de *King Georges the third Sound* (rade du roi Georges III). Il est à regretter que le temps n'ait pas permis au contre-amiral d'Entrecasteaux d'y pénétrer; il s'y serait procuré l'eau et le bois nécessaires pour achever la reconnaissance de la côte sud-ouest de la Nouvelle-Hollande.

côtoyer les récifs, dans l'espoir de trouver un abri derrière quelque île, ou du moins une issue à travers les écueils. *L'Espérance* prit la première ce parti courageux, que l'infériorité de sa marche lui rendait aussi plus nécessaire. Elle découvrit en effet une baie où elle mouilla, et à laquelle on donna le nom de *baie de l'Espérance. La Recherche* l'y suivit et jeta l'ancre non loin d'elle. Toutefois les frégates ne tirèrent aucun fruit de cette relâche, où l'on ne put pas même faire de l'eau.

Elles n'y restèrent que huit jours. En la quittant, d'Entrecasteaux visita avec le plus grand soin les écueils où ses bâtiments avaient failli périr. De là il poursuivit sa reconnaissance jusqu'à la terre de Nuitz, dans une étendue de neuf degrés en longitude. Il aurait désiré s'avancer au moins jusqu'aux îles Saint-François et Saint-Pierre dont il n'était pas très éloigné; mais le besoin de renouveler son eau l'empêcha d'aller plus loin, et ce ne fut qu'après avoir calculé bien rigoureusement pour combien de jours il en restait à chaque frégate, qu'il se résolut à relâcher de nouveau à la terre de Van-Diémen.

Les frégates mouillèrent, le 19 janvier 1793, dans le port du Sud; elles y séjournèrent pendant un mois, et ce temps fut employé à renouveler la provision d'eau, et à achever la reconnaissance de ce magnifique canal. Cette seconde relâche à la terre de Van-Diémen donna au contre-amiral d'Entrecasteaux l'avantage d'en connaître les naturels, qu'il n'avait en quelque sorte qu'aperçus dans la première. Les détails qu'il donne sur cette race d'hommes, dans la relation de son voyage, sont du plus grand intérêt, mais les bornes de cette notice ne nous permettent pas de les retracer ici.

Le 21 février, *la Recherche* et *l'Espérance* sortirent du canal situé à la partie méridionale de la terre de Van-

Diémen, et elles se dirigèrent sur la baie de l'*Aventure*, où elles mouillèrent le lendemain. D'Entrecasteaux comptait n'y rester que vingt-quatre heures, mais la continuité de vents contraires qu'il éprouva le força à y prolonger son séjour; il profita de ce retard pour faire lever le plan de cette baie, afin d'en lier les points principaux au plan général du canal.

Le trajet de la *baie de l'Aventure* aux *îles des Amis*. n'offrit rien de remarquable. On reconnut, comme le portaient les instructions, la pointe septentrionale de la Nouvelle-Zélande, de petites îles, dont la plus considérable n'avait pas encore été découverte, et, le 23 mars 1793, les frégates mouillèrent à Tongatabou, la principale île des Amis. C'était là que La Pérouse, partant de Botany-Bay, devait faire sa première relâche, et l'on devait espérer d'y recueillir des renseignements sur son passage, s'il y avait touché. Si, au contraire, il n'y avait point relâché, il devenait évident alors qu'il avait péri dans la traversée.

A son arrivée à Tongatabou, le premier soin de d'Entrecasteaux fut de se mettre en relation avec les chefs et les naturels de cette île, afin de tâcher de découvrir des traces de La Pérouse. Il multiplia les questions et les informations de toute espèce. On s'y souvenait parfaitement de tous les voyages de Cook, on se rappelait aussi le voyage du capitaine Bligh, à Anamoka, postérieur à ceux de Cook; on lui parla même de deux bâtiments qui naviguaient seuls, et qui avaient paru à deux époques différentes en vue de l'île de Vavao; mais il ne recueillit aucun renseignement qu'il pût rapporter à l'expédition de *l'Astrolabe* et de *la Boussole*. Les effets de fabrique européenne qu'on vit entre les mains des naturels étaient tous anglais, et lorsqu'on leur distribua des

médailles pareilles à celles de La Pérouse, aucun d'eux ne les reconnut. Cette dernière épreuve acheva de démontrer que ce navigateur n'avait point paru à Tongatabou; cette certitude en donnait pour ainsi dire une autre plus cruelle encore; car si La Pérouse n'avait pu exécuter la première partie du plan qu'il s'était tracé en quittant Botany-Bay, comment pouvait-on se flatter qu'il eût réalisé les autres?

Cependant le contre-amiral d'Entrecasteaux ne perdait pas encore tout espoir. La Pérouse, en quittant les îles des Amis, avait dû se rendre à la Nouvelle-Calédonie, et quoique cette côte eût déjà été explorée dans sa partie méridionale, il résolut de s'y rendre par une nouvelle route.

Les frégates mirent à la voile le 9 avril et firent route pour le havre de Balade; elles y passèrent trois semaines, mais on n'y trouva aucune trace du passage de La Pérouse. M. Huon de Kermadec, qui commandait *l'Espérance*, mourut pendant le séjour de l'expédition dans ce havre. D'Entrecasteaux donna de vifs regrets à la perte de son ami et de son compagnon; lui-même n'avait pas trois mois à lui survivre.

Les instructions données à La Pérouse lui prescrivaient de reconnaître les archipels des îles Salomon, de la Louisiade et Santa-Cruz; ce fut en conséquence la route que suivirent les frégates en quittant Balade. Les marins qui ont depuis fréquenté ces parages pourront seuls apprécier le mérite de cette navigation, qui dura plus d'un mois, entre des îles inabordables, dans une mer semée d'écueils, et dont les courants rapides et variables dans leur direction rendaient vains tous les moyens ordinaires d'estimer la route. Les frégates y coururent les plus grands dangers, mais rien ne put

ralentir le zèle du chef de l'expédition et de ses compagnons. Fort des moyens astronomiques dont il était pourvu, il explora tous les écueils, en détermina la position, et rendit ces mers praticables aux navigateurs qui devaient les visiter après lui. On communiqua avec les habitants de toutes les îles où l'on put aborder, on les questionna, mais on ne put obtenir aucun renseignement sur le sort de celui qui faisait l'objet principal du voyage.

Passant ensuite à l'est de la Nouvelle-Guinée, les frégates entrèrent dans le détroit de Dampier. On continua les observations astronomiques et les reconnaissances, on les étendit même dans le nord-est, sur les côtes de la Nouvelle-Bretagne, où l'on fit quelques découvertes. Dans les premiers jours de juillet on vit les terres de la Nouvelle-Hanovre, et la route fut dirigée sur l'extrémité orientale de cette côte, afin de passer à la plus petite distance possible des îles Portland.

Cependant, depuis leur sortie de Balade, les frégates avaient constamment tenu la mer pendant deux mois; les équipages, parmi lesquels le scorbut commençait déjà à se manifester, avaient besoin de repos; ce motif engagea le contre-amiral d'Entrecasteaux à se rendre le plus promptement possible aux Moluques. Il s'éloigna en conséquence des terres élevées de la Nouvelle-Guinée, et fit route pour passer au nord des îles de l'Amirauté et de celles nommées par Bougainville *les Anachorètes*.

Depuis quelque temps d'Entrecasteaux avait éprouvé des attaques de scorbut; dans les premiers jours de juillet ses jambes enflèrent, et bientôt on y aperçut ces taches noires qui annoncent ordinairement l'approche des dernières périodes de cette maladie. Cependant son

état n'était point encore alarmant; mais les temps humides qui régnèrent après qu'on eut perdu de vue les îles de l'Amirauté développèrent chez lui les symptômes les plus effrayants. L'enflure des jambes fit des progrès rapides, ses forces furent entièrement abattues, et il éprouva un dégoût invincible pour toute espèce d'aliments. Ses officiers, vivement alarmés de son état, l'engagèrent à se séparer de *l'Espérance*, qui retardait la marche de *la Recherche*, et à se rendre à l'île Waigiou, espérant qu'un séjour à terre de quelque durée opérerait le rétablissement de sa santé. Longtemps il résista à ces instances, en disant qu'il ne s'écarterait jamais, dans son intérêt personnel, des instructions qui avaient tracé sa route. Vaincu enfin par leurs sollicitations réitérées, il céda, et il fut convenu que les frégates se rendraient séparément à l'île Waigiou. *La Recherche* faisait route pour cette relâche, lorsque, dans la nuit du 19 au 20 juillet, les douleurs de l'amiral d'Entrecasteaux devinrent de plus en plus violentes. Les chirurgiens des deux frégates lui prodiguèrent inutilement les secours de leur art; le mal résista à tous les remèdes, et le 20 juillet 1793, à sept heures et demie du soir, il succomba. Cette perte jeta les officiers et les marins des deux frégates dans la plus grande consternation, car d'Entrecasteaux était généralement aimé de tous ceux qui servaient sous ses ordres.

Quoique l'objet spécial du voyage, la recherche de La Pérouse, n'ait pu être rempli, les fruits de cette expédition n'en ont pas moins été considérables pour la géographie et pour l'hydrographie, non par l'importance des découvertes, mais par le nombre et la grande précision des reconnaissances qui y ont été faites. En un mot, les talents que d'Entrecasteaux déploya dans

cette campagne doivent le ranger au nombre de nos plus illustres navigateurs. La relation de son voyage a été rédigée d'après son journal même, écrit en entier de sa main. Ce journal finissait à l'époque où les frégates quittèrent les côtes de la Nouvelle-Bretagne pour se rendre aux Moluques, c'est-à-dire onze jours avant sa mort. Elle a été publiée à Paris, en 1808, en deux volumes in-4°, par les soins de M. de Rossel, capitaine de *la Recherche*, mort depuis contre-amiral et directeur du dépôt des cartes et plans de la marine [1].

Les cartes dressées par M. Beautemps-Beaupré, ingénieur-hydrographe de l'expédition [2], sont d'une exécution magnifique. Il s'est servi à cet effet, le plus souvent qu'il lui a été possible, des relèvements astronomiques, méthode déjà employée par le savant M. de Borda. Mais celle qu'a employée cet habile ingénieur, et qui lui est particulière, a le mérite d'une application plus facile et plus générale. Il a trouvé les moyens de combiner les relèvements astronomiques avec des relèvements faits à la boussole, et, par des procédés très ingénieux, il est parvenu à corriger l'estime des routes avec le plus grand succès.

Après la mort du contre-amiral d'Entrecasteaux, M. d'Auribeau lui succéda dans le commandement de

(1) Il paraît certain aujourd'hui que d'Entrecasteaux a passé en vue de l'île *Vanikoro*, mais sans l'avoir visitée, et que cette île est la même que celle à laquelle il a donné le nom de *la Recherche*. (Voir l'atlas du Voyage, carte n° 20, de l'archipel de Santa-Cruz.)

C'est une fatalité bien malheureuse que celle qui a fait ainsi manquer une découverte, but du voyage, et qui a été faite trop tard pour qu'on n'en ait pas perdu d'intéressants détails.

(2) Aujourd'hui ingénieur-hydrographe en chef de la marine, membre de l'Académie des Sciences, de l'Institut et du Bureau des longitudes.

l'expédition. Il conduisit les frégates à Sourabaya, port de l'île de Java. On apprit dans cet établissement les événements de la révolution opérée en France, et par suite de l'effet que produisirent ces nouvelles imprévues, l'on fut obligé de désarmer les frégates. Quelque temps après, M. d'Auribeau mourut à Samarang, et M. de Rossel, l'officier le plus ancien après lui, se trouva ainsi chargé de rapporter en France les papiers et les plans relatifs aux travaux de la campagne. Il s'embarqua pour l'Europe sur un bâtiment hollandais, qui fut pris dans le nord de l'Écosse par une frégate anglaise. Les papiers et les plans dont il était porteur furent remis à l'Amirauté. Ils ont été rendus postérieurement, mais il y a lieu de croire qu'elle s'est servie des renseignements qu'ils contenaient lorsqu'elle a envoyé reconnaître les découvertes faites à la terre de Van-Diémen.



GAMA

(VASCO DE),

AMIRAL PORTUGAIS,

Né à Synis, en Portugal, en 1462, mort à Cochin en 1524.

Les historiens qui nous ont transmis les découvertes de Gama se sont contentés de nous raconter les faits qui tiennent à son premier voyage et à l'établissement des Portugais dans l'Inde, mais ils ont passé sous silence les détails de la vie privée de cet illustre navigateur. Toutefois ces détails sont d'autant plus à regretter que Gama est un de ces hommes qui, par des découvertes importantes, ont le plus contribué à la prospérité de leur patrie et à l'accroissement des connaissances humaines.

Dès l'année 1410 l'art de la navigation avait commencé à faire des progrès en Portugal; le prince Henri, avec l'assentiment du roi son père, avait armé à ses frais deux bâtiments qui avaient pour mission de doubler le cap *Nam* ou de *Non*, alors le terme connu de la navigation des Espagnols. En 1420, ce prince fit armer trois bâtiments dont les capitaines découvrirent quelques îles, entre autres celle de Madère. L'un d'eux doubla le cap

Bojador et s'ouvrit ainsi le chemin de l'Ethiopie occidentale.

Depuis cette époque jusqu'en 1485, les Portugais ne firent aucune entreprise maritime. Pendant le cours de cette année, sous le règne de Jean II, Jacques Cano, noble portugais, sorti de Lisbonne avec trois bâtiments, doubla le cap Sainte-Catherine, et après quelques mois de navigation arriva à l'embouchure d'une rivière appelée Zaïre, dans le royaume de Congo.

L'année suivante, au mois d'août, Barthélemy Diaz appareilla de Lisbonne avec deux bâtiments de cinquante tonneaux chacun; il fit route au sud, et rentra dans ce port au mois de décembre suivant, ayant découvert plus de trois cents lieues de côtes. Dans la relation qu'il fit au roi des difficultés qu'il avait eu à vaincre pour doubler le cap qu'il avait reconnu, il lui dit qu'en raison des tempêtes dont il y avait été assailli il l'avait nommé *Cabo tormentoso* (cap des Tempêtes); mais ce souverain voulut qu'on le désignât sous le nom de cap de *Bonne-Espérance* qu'il a conservé depuis. Jean II prévoyait dès lors que ce passage ouvrirait au Portugal la route des Indes.

Les entreprises audacieuses restent longtemps en suspens, jusqu'à ce qu'il se trouve des hommes capables de les mettre à exécution. Ce ne fut que cinq ans après que Christophe Colomb eut découvert le Nouveau-Monde, et dix après que Diaz avait reconnu le cap de Bonne-Espérance, que le roi Emmanuel, successeur de Jean II, se décida à achever ce que son prédécesseur avait si glorieusement commencé. Cependant, ne voulant pas prendre sur lui de décider seul une opération qui nécessiterait de grandes dépenses, il assembla son conseil, et lui proposa de continuer les découvertes entreprises sous

le règne précédent; les sentiments furent partagés; cependant le projet parut utile au plus grand nombre, pourvu qu'on se bornât aux côtes d'Afrique. Telle n'était pas l'intention d'Emmanuel, qui, après avoir mûrement pesé les raisons alléguées pour et contre, se décida à suivre le parti que lui dictait l'honneur et l'avantage du pays.

Il fit choix de Vasco de Gama, l'un des gentilshommes de sa maison, déjà connu comme savant et intrépide homme de mer, et lui donna pour instructions de doubler le cap de Bonne-Espérance, et de reprendre les découvertes au point où les avait laissées Barthélemy Diaz. On mit sous ses ordres trois petits bâtiments armés en guerre, et un autre destiné à porter des vivres. L'équipage de ces bâtiments ne s'élevait en totalité qu'à cent soixante hommes, tant soldats que matelots. Gama appareilla de Bélem, petit port situé à une lieue et demie de Lisbonne, le 8 juillet 1497. Il dirigea d'abord sa route sur les îles du cap Vert, les reconnut sans y aborder, s'avança dans le sud, et vint mouiller, le 7 novembre suivant, dans une grande baie, à peu de distance au N.-O. du cap de Bonne-Espérance, qu'il nomma *angra de Santa-Helena* (baie de Sainte-Hélène), parce qu'il y était arrivé le jour de la fête de cette sainte.

Après y être resté quelques jours, il en sortit, et atteignit bientôt l'extrémité du continent africain. Les vents de sud-est, qui à cette époque de l'année règnent presque continuellement dans ces parages, présentèrent aux équipages portugais des difficultés qui les fatiguèrent et les rebutèrent, mais qui ne purent ébranler la confiance et la résolution de leur chef. On se souvient que Christophe Colomb avait éprouvé les mêmes obstacles.

Gama, étant parvenu à ranimer la confiance de ses

compagnons, doubla le cap de Bonne-Espérance, fit route à l'est, le long de la côte méridionale de l'Afrique, relâcha dans la baie de Saint-Blaise, et arriva, le 17 décembre 1497, au rocher de la Cruz, point où la côte orientale commence à se diriger vers le nord et où l'on entre dans la mer de l'Inde. C'était là que Diaz avait terminé ses recherches.

En 1487, Covilham, l'un des gentilshommes de Jean II, envoyé par ce prince pour rechercher si, du cap de Bonne-Espérance que Diaz venait de découvrir, la navigation était possible pour pénétrer dans les Indes, avait visité Goa, Cananor, Calicut, et pris connaissance de la côte de Sofala, située dans le canal de Mozambique; Gama résolut de reconnaître ces mêmes pays, et, sans perdre de vue le continent africain, il vint mouiller, dans les premiers jours de mars 1498, devant la ville de Mozambique.

Après avoir reconnu successivement plusieurs autres points du canal de ce nom, il s'avança d'abord jusqu'à Monbaze et poussa ensuite jusqu'à Mélinde, à trois lieues au sud de l'équateur. Ayant été bien accueilli par le prince qui y gouvernait, il prit des renseignements utiles, embarqua un habile pilote indien, se rendit de la rade de Mélinde à la côte de Malabar en vingt-trois jours, et jeta l'ancre devant Calicut le 20 mai 1498. Là Gama eut lieu de développer toute sa prudence et sa fermeté; dans les relations qui s'établirent entre lui et le souverain du pays, il sut persuader à ce monarque et à ses ministres qu'ils auraient de grands avantages à retirer d'une alliance avec les Portugais.

Après avoir fait à ses bâtiments les réparations qui leur étaient indispensables, Gama quitta les côtes de l'Inde pour revenir en Europe rendre compte de ses

découvertes. En passant à Mélinde il prit à son bord un ambassadeur du prince du pays, et prolongeant ensuite la côte d'Afrique dans le sens opposé à celui où il l'avait parcourue en venant, il doubla une seconde fois le cap de Bonne-Espérance, au mois de mars 1499, et arriva à Lisbonne au mois de septembre de la même année, plus de deux ans après son départ. Le roi Emmanuel le reçut avec la plus grande munificence; il célébra son retour par des fêtes, lui donna le titre de *dom* et le créa amiral des Indes.

La nouvelle des découvertes de Gama bientôt répandue en Europe, y excita une émulation générale parmi les princes contemporains; mais le roi de Portugal, dans le but de recueillir les fruits de ces découvertes, résolut de tenter une nouvelle expédition, qui fut confiée à Pierre Alvarez Cabral. Il appareilla de Lisbonne à la tête de treize bâtiments, le 9 mars 1500, avec la mission d'explorer les mers que Gama venait de parcourir.

Un hasard heureux procura à ce navigateur la découverte qui a fait sa renommée. Pour éviter les calmes qui règnent habituellement sur la côte d'Afrique, Cabral s'éloigna de la route ordinaire, et prit tellement à l'ouest que, le vingt-quatrième jour de sa navigation, il se trouva à la vue d'une terre inconnue. Il se dirigea sur elle, et y trouvant un havre commode et sûr, il lui donna le nom de *Porto Seguro*, et à la terre celui de *Sainte-Croix*, qui plus tard fut nommé Brésil, lorsque le Florentin Améric Vespuce l'eut reconnue plus particulièrement. En quittant Sainte-Croix, Cabral, suivant ses instructions, prit la route des Indes; mais à peine avait-il perdu la terre de vue qu'il fut assailli par une de ces tempêtes si communes dans les parages où il se trouvait. Sept des bâtiments sous ses ordres furent engloutis à sa vue, et dans

ce nombre était celui commandé par Barthélemy Diaz. Avec les six qui lui restaient, Cabral, doublant le cap de Bonne-Espérance, se rendit à Mozambique, à Quiloa, à Mélinde, puis enfin à Calicut. Il y était depuis quelques jours, lorsque des différends survenus entre les Maures et les équipages de sa flotte le forcèrent à s'embosser devant la ville et à la canonner.

Après cet acte de vigueur, qui donna au souverain de ce pays une haute idée de la valeur et de la puissance portugaise, Cabral parcourut en conquérant les rivages de l'Inde, et conclut avec les rois de Cochin et de Cananor des traités de commerce extrêmement avantageux. Chargé des plus riches productions de ces contrées, il reprit la route d'Europe et rentra dans le Tage au mois de juillet 1501.

Toutefois, les rapports faits par Cabral à son retour des Indes-Orientales firent comprendre au roi Emmanuel qu'on ne parviendrait à fonder des établissements de commerce sur ces côtes qu'en employant la force. Un incident vint encore affermir le roi de Portugal dans cette résolution. On apprit que le Zamorin de Calicut, qui souffrait impatiemment les établissements des Portugais sur ses terres, avait fait mettre à mort le facteur de leur comptoir, et que, par suite, toutes les marchandises appartenant aux négociants portugais avaient été pillées. De pareils excès ne pouvant rester impunis, le roi résolut d'envoyer dans ces mers vingt bâtiments armés en guerre, et Gama fut choisi pour en prendre le commandement en chef. Il semblait naturel que celui qui avait découvert les Indes fût employé à les subjuguer. Cet armement fut partagé en trois divisions; la plus nombreuse était de dix bâtiments, sous les ordres de Gama; les deux autres, de cinq chacune, furent placées

sous ceux de Vincent de Sodre et d'Etienne Gama, frère de l'amiral. Ces trois divisions, destinées à agir sur des points différents, devaient se réunir ensuite sous le pavillon de Vasco de Gama, qui à cet effet reçut le titre d'amiral des mers d'Orient.

Gama appareilla de Lisbonne le 3 mai 1502. Il se dirigea d'abord sur les îles du cap Vert; après avoir doublé le cap de Bonne-Espérance il vint mouiller à Sofala, où il forma un établissement, et se rendit de là à Mozambique. Comme à Sofala il obtint la permission d'y établir un comptoir, dont le but était de ravitailler les bâtiments portugais destinés à fréquenter ces mers.

En sortant de Mozambique, Gama fut rejoint par les escadres de Vincent de Sodre et de son frère Etienne, et avec elles il se rendit à Quiloa et ensuite à Mélinde. Résolu qu'il était d'employer la force et la terreur pour établir la domination portugaise dans ces contrées, Gama s'empara de tous les bâtiments maures qu'il rencontra et en fit prisonniers les équipages. En approchant de Monte-Hély, il eut connaissance d'un gros bâtiment sur lequel il se dirigea; il l'attaqua immédiatement, mais il ne parvint à s'en rendre maître qu'après une assez vigoureuse résistance. Gama apprit alors que ce bâtiment appartenait au soudan d'Egypte, qu'il était chargé de marchandises précieuses et qu'il avait à son bord un grand nombre de Maures de la première distinction qui se rendaient en pèlerinage à la Mecque. L'amiral donna ordre à son frère Etienne de répartir sur les bâtiments de la flotte tous les objets précieux que contenait la prise, d'abandonner le reste des marchandises aux équipages, et de la livrer ensuite, ainsi que l'équipage et les passagers, au fer et à la flamme. Cet ordre cruel fut exécuté, et trois cents personnes, tant hommes

que femmes et enfants, furent impitoyablement massacrés, brûlés ou noyés [1].

Après cette sanglante expédition, Gama se rendit à Cananor; il y avait été précédé par le bruit de ses victoires sur les Maures et les mahométans; aussi le roi de ce pays se hâta-t-il d'acheter sa protection et son amitié par tous les sacrifices possibles; il lui permit d'établir un comptoir à Cananor, et conclut avec lui un traité de commerce extrêmement avantageux pour le Portugal. De là, Gama se dirigea sur Calicut. On se souvient qu'il avait des injures à y venger. En arrivant devant cette ville, il commença par s'emparer de tous les bâtiments du pays qu'il rencontra et des Maures qui les montaient. Cet acte d'hostilité porta l'effroi chez le Zamorin. Bientôt Gama vit arriver à son bord un envoyé de ce prince, qui était chargé de lui offrir toutes les facilités qu'il pourrait désirer pour former des établissements, avec l'assurance de la plus haute protection; mais c'étaient des réparations qu'exigeait Gama. Persuadé que le Zamorin ne cherchait qu'à le tromper par des subterfuges, il se fit apporter un sablier d'une heure, et le montrant à l'envoyé, il lui dit qu'aussitôt que cet instrument aurait accompli six révolutions, il emploierait le fer et la flamme contre Calicut, si son souverain ne venait lui-même lui faire des soumissions et lui offrir des dédommagements pour le tort fait au commerce portugais.

Le Zamorin était gouverné par les Maures, qui le dis-

(1) Faria (*Epito. de las historias portugesas*) raconte que vingt enfants seulement furent épargnés, que Gama fit vœu de les consacrer à l'état ecclésiastique, et qu'en effet il fonda un revenu pour leur entretien dans l'église de Sainte-Marie à Bélem. C'était sans doute en expiation du crime dont il s'était souillé en sacrifiant ainsi, sans motif, les parents de ces infortunés.

suadèrent d'acquiescer aux demandes de l'amiral, en lui disant que ces menaces n'avaient pour but que de l'intimider. Cependant le terme assigné par Gama était expiré, et aucune réponse ne lui étant parvenu, il fit tirer un coup de canon. A ce signal, et suivant les ordres qu'il avait donnés, environ cinquante capitaines malabares, qui avaient été pris sur les bâtiments du pays, furent pendus au bout des vergues des vaisseaux; on leur coupa les pieds et les mains qui furent envoyés à terre par une chaloupe, avec une lettre pour le Zamorin. Gama l'informait que c'était ainsi qu'il avait résolu de traiter tous les Maures qui tomberaient en son pouvoir, et lui-même s'il parvenait à s'emparer de sa personne; que quant aux marchandises qui appartenaient au roi son maître, il avait mille moyens de les recouvrer.

Après cette déclaration, il fit avancer dans la nuit trois vaisseaux le plus près possible de la ville, et le lendemain, aux premiers rayons du jour, ils firent un feu terrible de leur artillerie; un grand nombre de maisons furent abattues, ainsi que le palais du Zamorin.

Gama, satisfait de ce commencement de vengeance, quitta Calicut, laissant devant cette ville Vincent de Sodre avec six bâtiments pour intercepter le commerce des Maures, et il se rendit à Cochin. Le roi de ce pays lui fit l'accueil le plus favorable; il consentit à renouveler avec lui le traité fait précédemment avec Cabral, et permit aux Portugais de s'établir dans ses Etats. De là Gama fit route pour Cananor, où il trouva les mêmes dispositions dans le roi de ce pays. Il conclut aussi avec ce prince un traité de commerce, et, après avoir assuré la puissance portugaise dans ces divers parages, il appareilla avec treize de ses bâtiments, laissant le reste sous les ordres de Vincent de Sodre, à la côte de Malabar. Il

arriva à Lisbonne le 20 décembre 1503, après environ vingt mois d'absence. Le roi Emmanuel lui fit à son arrivée l'accueil le plus honorable, il le confirma dans son titre d'amiral des Indes, et y joignit celui de comte de Videgueyra. Pendant vingt années Gama jouit en paix de sa gloire et de sa renommée; il vit les Albuquerque, les Almeïda, les Contigno, les Ataïde et les Mascarehnas continuer après lui à porter la puisssance portugaise au plus haut point de splendeur dans les Indes.

En 1524, le roi Jean III, qui avait succédé à son père Emmanuel, ayant pris la résolution de nommer un vice-roi des Indes, éleva Gama à cette dignité; il partit pour Cochin, qui avait été désigné comme siége de sa résidence, mais peu de temps après son arrivée il y mourut. Son corps y resta déposé jusqu'en 1558, époque à laquelle le roi de Portugal, Sébastien, le fit transporter à Lisbonne, où il fut inhumé avec les plus grands honneurs.



HAMELIN.

HAMELIN

(JACQUES-FÉLIX-EMMANUEL),

BARON, CONTRE-AMIRAL, GRAND-OFFICIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR,
CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

Né à Honfleur le 13 octobre 1768.

La famille d'Hamelin tenait un rang honorable dans sa ville natale; son père était un pharmacien distingué par ses connaissances dans sa profession.

Né dans un port de mer, les premiers objets qui frappèrent la vue du jeune Hamelin lui inspirèrent pour le métier de la mer un goût qui ne fit que se développer avec l'âge; toutefois, son père, qui ne partageait pas ses vues à cet égard, le fit entrer au collége. Il y fit de bonnes études, mais lorsqu'il en sortit, à dix-sept ans, il déclara formellement à sa famille que sa seule vocation était pour l'état de marin. Un de ses parents, qui faisait de nombreux armements pour la traite des noirs, ayant consenti à l'embarquer comme pilotin sur un de ses bâtiments, il se livra dès ce moment aux études théoriques nécessaires pour la profession à laquelle il allait se livrer.

Au mois d'avril 1786, Hamelin s'embarqua sur le navire *l'Asie*, destiné pour la côte d'Angôle. Pendant cette

campagne, qui dura environ dix-huit mois, il s'appliqua à la pratique du métier de marin avec un tel zèle, qu'au retour son capitaine le citait comme un de ses meilleurs et de ses plus agiles matelots. Il n'avait pas néanmoins abandonné les études théoriques; il faisait régulièrement son point, et observait chaque jour la latitude, et souvent même, avec succès, la longitude par les distances.

Au désarmement de *l'Asie,* Hamelin, à qui le repos était insupportable, sollicita et obtint son embarquement, à Cherbourg, comme matelot timonnier sur *le Triton.* Le capitaine de ce vaisseau le fit son patron de canot, et Hamelin trouva dans ce poste plus d'une occasion de déployer son courage et son activité, en se portant au secours de divers bâtiments en danger de se perdre sur la digue de ce port.

Après avoir servi pendant trois mois sur ce vaisseau, Hamelin retourna, au mois de juillet 1788, à Honfleur, où il s'embarqua, comme enseigne, sur le navire *la Jeune Mina*, destiné pour la côte d'Angôle, et depuis cette époque jusqu'en 1791 il fit successivement, sur les navires *l'Aimable Dorothée* et *l'Éléonore*, diverses campagnes à la Côte d'Or, à celle d'Angôle et à Saint-Domingue, en qualité de lieutenant.

En 1792 Hamelin quitta la navigation du commerce, et il se rendit à Brest dans l'intention de se vouer désormais au service de l'Etat. A son arrivée il fut désigné, comme aide-timonnier, sur le vaisseau *l'Entreprenant*, qui faisait partie d'une division navale aux ordres du contre-amiral La Touche-Tréville. Cette division, réunie à l'escadre de l'amiral Truguet, participa aux opérations dirigées contre Oneille, Cagliari et Nice.

Au retour de *l'Entreprenant* à Toulon, Hamelin, qui ne voulait point rester dans les grades inférieurs, solli-

cita de son commandant la permission de s'absenter pour se présenter à l'examen des capitaines du commerce. Il ne put l'obtenir, mais sur son insistance le contre-amiral Trogoff, qui commandait alors l'escadre de la Méditerranée, ordonna la réunion, sous sa présidence, d'une commission composée de quatre professeurs d'hydrographie. Hamelin se présenta devant elle, et l'examen qu'il subit fut si brillant que, lorsqu'il fut terminé, le président lui dit : « Je ne suis plus surpris de « votre insistance; à un homme comme vous ce n'est « pas une lettre de capitaine au long cours qu'il faut, « mais un brevet d'enseigne de vaisseau, et je vais le « demander au ministre. » En effet, au mois d'août 1793, Hamelin fut nommé enseigne entretenu, et il continua de servir en cette qualité sur *l'Entreprenant*, avec lequel il fit diverses croisières dans la Méditerranée, jusqu'à la fin du mois d'avril 1794.

A cette époque il passa sur la frégate *la Proserpine*, avec laquelle il fit, dans l'Océan, plusieurs croisières, dans l'une desquelles elle s'empara de la frégate hollandaise *la Vigilante* et d'une partie du convoi qu'elle escortait.

La Proserpine faisait partie de l'armée navale aux ordres de l'amiral Villaret de Joyeuse, et elle participa aux trois combats que cette armée livra à celle de l'amiral Howe dans les journées des 28, 29 mai et 1er juin 1794.

A la rentrée de l'armée à Brest, Hamelin, qui avait été fait lieutenant de vaisseau au mois d'août 1794, reçut l'ordre de se rendre à Toulon. Là il fut chargé de l'armement de *la Minerve*, que devait commander le capitaine de vaisseau Perrée. Sur cette frégate, il participa au combat à la suite duquel le vaisseau anglais *le Berwick* tomba au pouvoir des frégates de l'armée commandée

par l'amiral Martin (7 mars 1795). Dans cet engagement Hamelin fut grièvement blessé à la jambe gauche. *La Minerve* prit également part au combat qui eut lieu le 14 du même mois contre l'armée anglaise aux ordres de l'amiral Hotham, et dans lequel les vaisseaux *le Censeur* et *le Ça-ira* tombèrent au pouvoir de l'ennemi.

La blessure qu'avait reçue Hamelin dans le combat contre *le Berwick* nécessitant son débarquement, il alla passer quelques mois à Honfleur dans sa famille. A son retour à Toulon le capitaine du vaisseau *le Berwick* le demanda à l'amiral Martin, et quoiqu'il fût le moins ancien des lieutenants embarqués sur ce vaisseau, le commandant Dumanoir le chargea du détail. *Le Berwick* faisait partie de l'escadre aux ordres du contre-amiral Richery, qui, dans la journée du 7 octobre 1795, s'empara du vaisseau *le Censeur* et d'environ trente bâtiments marchands qu'il conduisit à Cadix. Il participa également à la destruction, par cette escadre, des établissements anglais sur les côtes de Terre-Neuve et du Labrador.

Au mois de décembre 1796, Hamelin, qui avait été nommé capitaine de frégate le 21 novembre précédent, reçut l'ordre de passer comme second sur *la Révolution*, à bord duquel il fit la campagne d'Irlande dans l'armée de l'amiral Morard de Galle. Au retour de ce vaisseau à Rochefort, il fut nommé au commandement de la frégate *la Fraternité*, et pendant les trois mois qu'il la commanda il fit une croisière sur les côtes de France. Cette frégate ayant ensuite été cédée au commerce pour être armée en course, Hamelin la quitta, et il se rendit à Brest, où il prit le commandement de *la Précieuse*, qui faisait partie de l'armée navale aux ordres de l'amiral Bruix.

L'inaction dans laquelle restait cette armée ne convenant point à l'ardeur dont Hamelin était animé, il sollicita et obtint d'être envoyé à Saint-Malo, où il fut chargé du commandement des bâtiments employés à la protection des côtes qui s'étendent de Saint-Brieuc à Cancale, et il déploya dans ce commandement, qu'il conserva pendant environ deux ans, un zèle et une activité qui lui méritèrent les éloges de l'amiral commandant en chef et du ministre.

Hamelin était embarqué comme second, depuis environ six mois, sur le vaisseau *le Formidable*, lorsqu'il apprit qu'on préparait un voyage de découvertes. Une pareille campagne devait le tenter; aussi écrivit-il immédiatement au ministre pour demander à être embarqué dans son grade sur l'un des bâtiments qui devaient la composer. En réponse, il reçut l'ordre de se rendre au Havre pour y prendre le commandement de la corvette *le Naturaliste*, qui, avec *le Géographe*, était destinée à cette expédition. Pendant cette campagne, qui dura depuis le 1er octobre 1800 jusqu'au 23 juin 1803, c'est-à-dire près de trente-trois mois, Hamelin parcourut les mers du Sud et les Moluques, explora la côte sud-ouest de la Nouvelle-Hollande, et enrichit la géographie, ainsi que toutes les parties de l'histoire naturelle. Il opéra son retour en Europe par le cap de Bonne-Espérance, plutôt que par le cap de Horn, sacrifiant ainsi la satisfaction de faire le tour complet du globe à celle de rapporter en France la précieuse collection de plantes et d'animaux vivants qu'il avait à bord.

Présenté, à son arrivée à Paris, au premier consul, il en reçut l'accueil le plus flatteur et le plus honorable. A cette époque, Bonaparte préparait l'immense armement au moyen duquel il se proposait de faire une invasion

en Angleterre; il chargea Hamelin d'élever à Paris deux chantiers, l'un à l'île des Cygnes et l'autre à la Râpée, pour y construire des chaloupes canonnières et des bateaux plats, et il s'acquitta de cette commission avec son zèle accoutumé. Cette opération terminée, le premier consul, pour lui témoigner sa satisfaction, le nomma capitaine de vaisseau (septembre 1803), et lui fit en même temps donner l'ordre de se rendre au Havre, pour y être chargé de conduire les bâtiments de la flottille qui devaient se rendre des côtes de la Bretagne à Boulogne. Pendant le cours de cette mission, qui dura près de trois années, le capitaine Hamelin eut à soutenir contre les croisières anglaises qui cherchaient à s'opposer au passage des convois divers combats honorables pour lui et les marins qu'il commandait; nous en citerons un entre autres.

Le 10 juin 1805, à sept heures du matin, il appareilla du Havre avec une division composée de deux corvettes canonnières, quatre canonnières, trois bateaux canonniers, huit péniches et quatorze bâtiments de transport. A peine avait-il fait quelques lieues que, par le travers de Bruneval, il fut attaqué par une frégate, une grande corvette à trois mâts, un brick et un cutter anglais, qui dirigèrent particulièrement leur attaque sur la tête de la division française. A cette partie de la ligne Hamelin avait posté la corvette canonnière *la Foudre;* elle résista de la manière la plus vigoureuse aux bâtiments anglais, et, secondée par les autres bâtiments de l'avant-garde, elle força les assaillants, très maltraités dans leur mâture et leur gréement, à se retirer au large. La division continua sa route.

Le même jour, à une heure après midi, les Anglais, qui avaient réparé leurs avaries, se présentèrent de nou-

veau. Cette fois ils attaquèrent l'arrière-garde que protégeait la corvette canonnière *l'Audacieuse*, mais le feu de la division française fut si vif et si bien dirigé qu'à trois heures ils furent contraints de s'éloigner de nouveau, après avoir encore éprouvé de fortes avaries, et la division entra dans le port de Fécamp. Là elle se renforça de deux canonnières, ainsi que de quelques bateaux canonniers qu'elle y trouva. Le 23 juillet, à cinq heures du matin, malgré la présence de la croisière ennemie qu'il avait déjà combattue, Hamelin ne craignit pas de mettre à la voile. Les Anglais se bornèrent d'abord à observer ses mouvements; mais le vent ayant fraîchi, la mer devint plus grosse, et cette circonstance donnant de l'avantage aux Anglais sur les bâtiments de la flottille, ils s'avancèrent pour l'attaquer.

Ce fut encore l'arrière-garde qu'ils s'attachèrent à combattre, mais ils y retrouvèrent *l'Audacieuse*, qui les reçut avec la même vigueur que dans le précédent engagement. Le capitaine Hamelin, qui marchait en tête de sa division, était trop brave pour laisser écraser la queue de sa ligne sans lui porter secours; il vira de bord avec la corvette canonnière *la Foudre* qu'il montait, et vint prendre poste en avant de *l'Audacieuse;* les deux corvettes canonnières ainsi ralliées serrèrent l'ennemi au feu jusqu'à portée de fusil, et firent en même temps jouer sur lui leur artillerie et leur mousqueterie.

Cette belle manœuvre intimida les Anglais; ils forcèrent de voiles pour se retirer de dessous le feu meurtrier des corvettes et se porter sur une partie de la ligne où ils n'auraient à combattre que des canonnières et des bateaux, qu'ils supposaient, à cause de la grosseur de la mer, hors d'état de se servir avantageusement de leur

artillerie; mais ils y furent accueillis comme ils venaient de l'être à l'arrière-garde.

Une manœuvre hardie d'un des officiers de la flottille contribua puissamment à faire échouer la tentative de la division ennemie. Cet officier avait sous ses ordres trois canonnières dont les affûts à coulisses ne leur permettaient pas de tirer par le travers; il les fit virer de bord et courir droit sur les bâtiments anglais en faisant feu par-devant. Ce feu, qui se croisait avec celui des bâtiments français demeurés en ligne, obligea les Anglais à prendre le large.

Deux heures après, les bâtiments ennemis, ayant réparé les avaries qu'ils avaient éprouvées, revinrent à la charge, et alors on se battit de très près. Les cris *à l'abordage! à l'abordage!* retentissaient à bord de tous les bâtiments de la ligne française, et *l'Audacieuse* demanda même par un signal à exécuter cette manœuvre. Le capitaine Hamelin, trouvant la mer trop grosse, refusa cette demande, renonçant à regret à ce genre d'attaque, dont il se serait promis le plus grand succès dans une autre circonstance. Toutefois le combat continua, de part et d'autre, avec le plus grand acharnement; il durait depuis plus d'une heure lorsqu'enfin la division anglaise se vit encore une fois obligée de prendre le large. Les bâtiments qui la composaient avaient tous perdu une partie de leur mâture, et, en général, ils étaient fort endommagés.

Les principales avaries de la division française consistaient en boulets reçus dans les mâts et les voiles, le peu d'élévation des bâtiments de la flottille dérobant leurs corps aux coups de l'ennemi. La perte en hommes fut, par la même raison, peu considérable; elle se montait à

six hommes tués, dont un officier, et vingt-deux blessés.

Après ce dernier engagement, le capitaine Hamelin continuait sa route, avec l'intention de débarquer, en passant, ses blessés à Dieppe, mais le mauvais temps qui survint le força d'y faire entrer toute la division. Il en sortit quelques jours après et arriva heureusement à Boulogne. Ce voyage était le seizième qu'exécutait le capitaine Hamelin, et comme tous les bâtiments de flottille se trouvaient alors réunis en ce port, il fut attaché à l'état-major général de l'armée navale et chargé de la direction des signaux. L'amiral Bruix le désigna ensuite à l'empereur pour commander l'aile gauche de débarquement, qui se composait de quatre divisions de bâtiments de flottille et des caïques impériales.

Au mois de juillet 1806, après le désarmement de la flottille, Hamelin reçut l'ordre de se rendre au Havre pour y prendre le commandement de la frégate *la Vénus*. A cette époque plusieurs bâtiments de guerre se trouvaient réunis en ce port, et ils y étaient étroitement bloqués par une forte croisière anglaise.

Ce blocus durait depuis deux ans, lorsqu'enfin l'impatient Hamelin demanda au ministre l'autorisation de mettre à la mer lorsqu'il jugerait le moment favorable; l'ayant obtenue, il appareilla enfin du Havre le 21 août 1808, avec la frégate *la Junon*, en présence de la croisière ennemie, qui suivit les deux frégates jusqu'à Cherbourg, en faisant sur elles un feu continuel qui ne les arrêta pas un moment dans leur route.

Le 10 novembre suivant Hamelin, quoique bloqué par des forces supérieures, sortit de Cherbourg sur *la Vénus*, ayant sous ses ordres deux frégates et deux corvettes. A une certaine hauteur, ces bâtiments se séparè-

rent de lui pour remplir les missions dont ils étaient chargés, et Hamelin fit route pour l'Ile-de-France, où il avait ordre de se rendre. Chemin faisant, il s'empara de quatre bâtiments, dont deux anglais, un espagnol et un portugais, et au mois de mars 1809, il entrait au port Napoléon.

A peine arrivé à l'Ile-de-France, le capitaine Hamelin propose au capitaine général d'entreprendre une croisière dans laquelle il visitera l'établissement français de Madagascar, ainsi que le littoral. Il obtient cette permission et il appareille le 26 avril 1807, ayant sous ses ordres, outre *la Vénus*, la frégate *la Manche*, le brick *l'Entreprenant* et la goëlette *la Créole*

Le 11 mai suivant, il mouillait à Sainte-Marie de Madagascar, et le 19 du même mois il était à Tamatave, où il devait faire des salaisons pour sa division. A son arrivée, le chef de l'établissement l'informa que celui de Foulpointe était en ce moment assiégé par les naturels, et que les Français qui y étaient établis couraient risque d'être massacrés. Hamelin appareille aussitôt, et le lendemain il paraît devant Foulpointe. En y arrivant, il met à terre trois cent soixante hommes de ses équipages sous le commandement d'un lieutenant de vaisseau. En quelques heures le fort qui protégeait les naturels est enlevé, et environ soixante des leurs sont tués ou blessés; le reste prit la fuite en désordre. Dans cet engagement l'équipage de *la Vénus* eut deux hommes tués, dont un aspirant, six autres furent blessés. Non content d'avoir délivré les habitants de Foulpointe du danger dont ils étaient menacés, Hamelin leur laissa, en partant, des secours en vivres et en rafraîchissements tirés de sa frégate.

Foulpointe ainsi dégagé, Hamelin mit à la voile pour continuer sa campagne; il se dirigea sur le golfe du Bengale et alla établir sa croisière à l'entrée du canal Saint-George, où il s'empara de plusieurs bâtiments anglais, et coula bas un grand nombre de *praos* chargés de marchandises pour le compte des Anglais. Il fit route ensuite pour Tappanouli, établissement anglais situé sur la côte septentrionale de l'île de Sumatra. S'en étant emparé, il en fit sauter les forts, briser les canons, incendier les magasins, les casernes et les chantiers. En se retirant, il emmena prisonniers cinq Anglais de distinction au nombre desquels était le vice-gouverneur.

Le 18 novembre 1809, vers six heures du matin, la division se trouvant par les 6° de latitude nord et 90° de longitude orientale, on eut connaissance de trois grands bâtiments dans l'O. 1/4 N.-O., à la distance d'environ quatre lieues. Les vents étaient à l'ouest, temps par grains, pesant et pluvieux. Le commandant Hamelin, prenant ces bâtiments pour des vaisseaux de guerre, fit aussitôt signal de chasser sur eux et de se préparer au combat. En les approchant, il reconnut que c'étaient des bâtiments de la Compagnie des Indes. *La Manche*, qui avait une marche supérieure, les approcha la première et leur tira quelques coups de canon, mais de loin. Dans l'après-midi, les deux frégates se trouvaient dans leurs eaux; elles continuèrent à chasser dessus. Enfin, à minuit et demi, *la Vénus* rangea à portée de pistolet le vaisseau de l'arrière, les deux autres étant de l'avant à elle en ordre de bataille très serré. Après environ vingt-cinq minutes d'un feu très vif de part et d'autre, ce vaisseau amena. Alors *la Vénus* força de voiles sur celui qui le précédait, et elle l'attaqua; à une heure

trois quarts il avait amené. Le commandant Hamelin donna l'ordre au capitaine de *la Manche* d'amariner ces deux bâtiments et de faire route avec eux pour l'Ile-de-France, pendant qu'il allait s'occuper du troisième.

Celui-ci fuyait sous toutes voiles, mais *la Vénus* se mit à sa poursuite. A la suite d'une chasse qui avait duré quatre-vingt-seize heures, elle l'atteignit, et après avoir échangé quelques coups de canon, il amena. Les deux frégates rentrèrent à l'Ile-de-France, avec leurs prises, le 30 décembre 1809, après une croisière qui avait duré plus de huit mois.

Lors de l'attaque dirigée par les Anglais contre l'Ile de la Passe et le port sud-est de l'Ile-de-France au mois d'août 1810, le capitaine Hamelin seconda le capitaine Decaen de tous les moyens dont il pouvait disposer, en renforçant par des marins tirés de l'équipage de *la Vénus* l'armement des batteries de la côte, et en en envoyant cent autres au port sud-est, pour contribuer à la protection de la division du capitaine Duperré, qui était entré dans ce port, ignorant que l'ennemi l'occupait.

Dans la nuit du 20 au 21 août, d'après les ordres qu'il avait reçus du général Decaen, le capitaine Hamelin appareilla du port Napoléon, de concert avec les frégates *la Manche*, *l'Astrée* et le brick *l'Entreprenant*, pour aller bloquer le port Impérial. Chemin faisant, cette division s'empara du trois-mâts anglais *the Ranger*, expédié du cap de Bonne-Espérance et chargé de trois cents tonneaux de provisions pour l'escadre et l'armée ennemie à Bourbon.

Quoique retardée par les calmes et les vents contraires, cette division arriva assez à temps pour contribuer à faire capituler la frégate anglaise *l'Iphigénie*, ainsi que

le fort de l'île de la Passe. Après cette expédition et une croisière qui avait duré onze jours, la division aux ordres du capitaine Hamelin rentra au port Napoléon, de l'Ile-de-France, ayant à bord un grand nombre des prisonniers anglais faits au port Impérial.

Après les succès obtenus sur les Anglais, le capitaine général de l'Ile-de-France, considérant qu'il fallait profiter de ces avantages, soit pour intercepter les navires anglais qui pourraient apporter des secours en hommes et en munitions, résolut d'envoyer les frégates qu'il avait à sa disposition établir une croisière sur les côtes de Madagascar.

Sur ces entrefaites, on signala, le 17 septembre, une voile au vent de l'île, qui bientôt fut reconnue pour une frégate anglaise. Sur l'ordre que lui en donna le capitaine général, le capitaine Hamelin appareilla immédiatement, suivi de la corvette *le Victor*.

Sortie du port Napoléon à deux heures après midi, ce ne fut qu'à une heure et demie, le lendemain matin, que *la Vénus* parvint à joindre la frégate anglaise, qui manœuvrait pour gagner l'île Bourbon, dont elle n'était éloignée que d'environ deux lieues.

Le combat s'engagea aussitôt, et il continua vivement de part et d'autre jusqu'à quatre heures. A ce moment le mât d'artimon de *la Vénus*, ainsi que ses trois mâts de hune, tombèrent sur le côté de babord et engagèrent extérieurement la batterie de l'avant à l'arrière.

Afin d'empêcher la frégate ennemie de profiter de la fâcheuse position où il se trouvait, le capitaine Hamelin fit le simulacre de l'aborder; il l'approcha de très près, et lui passant en poupe, il dirigea sur elle un feu très vif de mousqueterie, et lui envoya en même temps sa

volée de tribord chargée de mitraille. *La Vénus* continua ensuite de la combattre de ce côté. En vain cette frégate manœuvra-t-elle pour passer à terre de *la Vénus*, le capitaine Hamelin sut toujours lui en barrer le chemin. Enfin, à cinq heures, la frégate anglaise démâta de ses trois mâts de hune, et se trouva elle-même dans la position où elle avait mis *la Vénus* une heure auparavant. Dès ce moment son feu cessa, celui de *la Vénus* au contraire redoubla sur elle, et bientôt son silence et l'extinction totale de ses feux firent connaître qu'elle avait amené.

Alors le capitaine Hamelin s'occupa du soin de débarrasser *la Vénus* des mâts et agrès qui gênaient sa manœuvre, afin de pouvoir gagner le large. Pendant ce temps *le Victor*, qui n'avait pu le joindre assez à temps pour prendre part à l'action, arriva sur le champ de bataille. Le capitaine Hamelin lui ordonna d'aller s'informer du nom de la frégate amenée et de le rallier avec elle. C'était *le Ceylan,* de quarante canons de dix-huit, venant de Madras et se rendant à l'île Bonaparte; cette frégate avait à bord le général Abercromby, commandant en chef l'expédition, un nombreux état-major, un major général du génie, ainsi que le payeur de l'armée avec sa caisse.

Dans cet engagement *la Vénus* avait eu trente hommes tués, dont deux officiers, et quarante plus ou moins grièvement blessés. Sa mâture était très endommagée et ses voiles étaient en lambeaux. *Le Victor* prit *le Ceylan* à la remorque, et tous trois manœuvrèrent pour s'éloigner de la terre et gagner le large.

A trois heures cinquante minutes après midi, *la Vénus* et sa prise *le Ceylan*, remorquée par *le Victor*, se trouvaient environ à dix lieues de l'île Bonaparte (île

Bourbon), lorsqu'on eut connaissance d'une division ennemie composée d'une frégate et de deux corvettes [1], chassant sous toutes voiles, avec bonne brise; un quatrième bâtiment, ayant l'apparence d'un vaisseau de la Compagnie, les suivait de loin.

On a vu que *la Vénus* avait perdu son mât d'artimon et ses trois mâts de hune; elle se trouvait réduite à ses deux basses voiles, et dès lors le capitaine Hamelin dut prévoir le sort qui l'attendait dans la lutte inégale qu'il allait avoir à soutenir. Toutefois ne voulant pas le faire subir au *Victor*, il ordonne au capitaine Morice de prendre chasse sous son allure la plus avantageuse, et de se rendre au port Napoléon. Pour lui faciliter l'exécution de cette manœuvre, il fait orienter *la Vénus* au bord opposé, et va présenter lui-même un combat qu'il ne lui est pas possible d'éviter.

A cinq heures, se trouvant à demi-portée de la frégate anglaise, Hamelin commence son feu sur elle, et bientôt il a à soutenir celui des trois bâtiments ennemis. Mais après trois quarts d'heure du combat le plus acharné, il se voit forcé d'amener son pavillon. Transporté à bord de *la Boadicea*, il fut conduit à Saint-Paul, où il obtint un bâtiment parlementaire sur lequel il s'embarqua avec son état-major et son équipage, et qui les débarqua à l'île de Bas, au mois de février 1811 [2].

(1) C'étaient *la Boadicea*, de quarante canons de dix-huit, *l'Olter*, de vingt-huit canons, et *le Stauch*, de seize caronades.

(2) Sur le compte rendu, par le capitaine général, des événements arrivés à l'Ile-de-France, le ministre de la marine Decrès adressait au capitaine Hamelin la dépêche suivante :

Paris, le 27 décembre 1810.

« L'Empereur, monsieur, dans le compte que je me suis empressé de lui rendre des dernières opérations de ses forces navales réunies à l'Ile-

A son arrivée à Paris, le capitaine Hamelin fut présenté à l'empereur, qui lui fit l'accueil le plus honorable, et le félicita publiquement sur sa belle conduite à l'Ile-de-France.

Au mois de juillet 1811, Hamelin fut créé baron de l'empire; le 15 septembre de la même année, il fut élevé au grade de contre-amiral et nommé au commandement d'une des divisions de l'escadre aux ordres de l'amiral Missiessy, dans l'Escaut. Il exerçait ce commandement depuis environ dix mois, lorsque l'état de sa santé le força de s'en démettre, et il fut autorisé à se rendre à Paris.

Il y était encore lorsqu'au mois de mars 1813, il reçut l'ordre de se rendre à Brest pour y prendre le commandement en chef de l'escadre qui y était réunie, et qui se composait alors de six vaisseaux, neuf frégates et quatre corvettes. Il le conserva pendant environ dix-sept mois, et ce ne fut qu'à la dissolution de cette escadre (juillet 1814) qu'il le quitta pour se rendre aux ordres du ministre.

de-France, a donné une attention particulière aux détails qui vous sont personnels.

« Sa Majesté a bien voulu remarquer que vous avez complété les succès que M. le capitaine de vaisseau Duperré avait obtenus dans les journées du 23 au 25 août, et que vous avez ensuite attaqué et pris la frégate *le Ceylan* dans un combat corps à corps.

« Quels qu'aient été les événements qui ont suivi, Sa Majesté n'en a pas moins apprécié l'honorable défense que vous avez faite lorsque, désemparé par un précédent combat, vous avez été attaqué par des forces supérieures. Elle a daigné, en récompense de ces différentes actions qui toutes attestent votre habileté et votre bravoure, vous élever au grade de commandant de la Légion-d'Honneur.

« Sa Majesté a bien voulu également répandre ses grâces sur les officiers qui vous ont si dignement secondé, et j'adresse à M. le capitaine général Decaen les décrets qui consacrent ces actes de satisfaction. »

« Si votre commandement cesse, monsieur le contre-
« amiral (lui écrivait à cette époque le ministre de la ma-
« rine Malouet), les officiers et les marins qui ont servi
« sous vos ordres n'oublieront jamais les bons exemples
« et les leçons utiles que vous leur avez donnés. Vous
« savez que, dès que le roi fut de retour en France, je
« m'empressai de lui faire connaître la distinction de
« vos services, et, à ma grande satisfaction, ils ont fixé
« récemment, d'une manière bien flatteuse pour vous,
« l'attention de S. A. R. monsieur l'amiral de France[1]. »

Au mois d'avril 1818, le contre-amiral Hamelin reçut l'ordre de se rendre à Toulon pour y remplir les fonctions de major général de la marine, poste qu'il occupa jusqu'au 18 mai 1822. A cette époque une lettre close du roi l'investit du commandement des forces navales réunies dans la Méditerranée. Quelques mois après, il reçut l'ordre de se rendre à Brest avec une division de l'escadre, et il y arriva au mois de septembre suivant.

Au commencement de l'année 1823, l'amiral Hamelin appareilla de Brest avec une division composée du vaisseau *le Colosse*, sur lequel il avait son pavillon, de la frégate *la Guerrière* et de la corvette *l'Hébé*.

Cette division était destinée à seconder les opérations de l'armée de terre pendant la guerre contre l'Espagne. Le baron Hamelin déploya dans le cours de cette mission difficile un zèle et une activité qui lui méritèrent les témoignages les plus flatteurs de la satisfaction du prince généralissime et du ministre. La campagne tou-

(1) Au mois de juin 1814, le duc d'Angoulême était venu visiter le port de Brest; il s'était rendu en rade, où il avait été reçu avec tous les honneurs dus à son rang, et l'amiral Hamelin avait eu l'avantage de lui donner une fête à bord de son vaisseau *l'Eylau*.

chait à son terme; l'armée faisait par terre le siége de Cadix, et la division navale était mouillée devant ce port, lorsque l'amiral Hamelin, dont la santé était depuis quelque temps dans le plus déplorable état, par suite des fatigues qu'il avait éprouvées, se vit à son grand regret forcé de demander l'autorisation de quitter son commandement. L'ayant obtenue, il se rendit dans le sein de sa famille.

En 1832, le baron Hamelin fut chargé de l'inspection générale des équipages de ligne, ainsi que des troupes de la marine, dans les ports des premier, troisième et quatrième arrondissements maritimes, et par décision royale du 22 juillet 1833, il a été nommé directeur général du dépôt des cartes et plans de la marine, poste qu'il occupe encore en ce moment.

Un de ses neveux, élevé par lui (Hamelin, Ferdinand-Alphonse), sert dans la marine avec le grade de capitaine de vaisseau.



D'ESTRÉES.

ESTRÉES

(VICTOR-MARIE, DUC D'),

PAIR, MARÉCHAL DE FRANCE, VICE-AMIRAL, CHEVALIER DES ORDRES DU ROI, GRAND D'ESPAGNE DE LA PREMIÈRE CLASSE, COMTE DE COEUVRES, PREMIER BARON DU BOULONNAIS, SEIGNEUR DE TOURPES, VICE-ROI D'AMÉRIQUE, LIEUTENANT GÉNÉRAL AU COMTÉ NANTAIS, GOUVERNEUR DES ILES ET CHATEAU DE NANTES, ET CONSEILLER DU CONSEIL DE RÉGENCE, PRÉSIDENT DU CONSEIL DE MARINE, L'UN DES QUARANTE DE L'ACADÉMIE FRANÇAISE, PROTECTEUR DE L'ACADÉMIE DE SOISSONS,

Né à Paris le 30 novembre 1660, mort à Paris le 28 décembre 1737.

La famille du duc d'Estrées, originaire de la province de Picardie, était une des plus anciennes et des plus illustres du royaume. Raoult d'Estrées était maréchal de France sous le règne de saint Louis, et il l'accompagna dans son expédition de la Terre-Sainte. Jean, son fils, épousa en 1269 une princesse du sang royal, de la maison de Courtenay. Il rendit de grands services à l'Etat sous les règnes de Louis XII, François I[er] et Henri II, qui le créa grand-maître de l'artillerie. Charles IX le nomma son lieutenant général à Orléans.

Antoine, fils de Jean, fut lieutenant général au gouvernement de Picardie, du Boulonnais et de Paris; il pos-

séda aussi la charge de grand-maître de l'artillerie, dont Henri IV l'honora au siége d'Amiens.

François-Annibal, fils d'Antoine, embrassa d'abord l'état ecclésiastique, et fut pourvu, en 1594, de l'évêché de Noyon; mais à la mort de son frère aîné, il prit le parti des armes, sous le nom de marquis de Cœuvres, et fut nommé maréchal de France, en 1626, par Louis XIII. Ayant continué de se signaler sous le règne de Louis XIV, ce prince érigea en sa faveur le marquisat de Cœuvres en duché-pairie, sous le nom de d'Estrées.

Jean d'Estrées, fils de François-Annibal, lui succéda dans ses charges. Colonel du régiment de Navarre en 1648, il participa à la bataille de Lens. L'année suivante il fut fait maréchal-de-camp; il servit, en cette qualité, à l'armée devant Paris et à l'attaque de Charenton. Nommé lieutenant général en 1655, il commandait un corps d'armée devant Valenciennes et fut fait prisonnier dans la retraite. En 1668, il entra dans la marine et le roi le créa vice-amiral en 1670. Le comte Jean d'Estrées commandait l'armée navale française combinée avec celle d'Angleterre au combat de Southwood-Bay, livré le 7 juin 1672 à l'armée hollandaise, commandée par Ruyter. L'année suivante, il commandait encore l'armée française dans les trois engagements successifs qu'elle eut contre les Hollandais commandés par Ruyter, et il y soutint vaillamment l'honneur du pavillon français. En 1681, il fut nommé maréchal de France; il n'y en avait point encore eu dans la marine, et c'est une preuve, dit Voltaire, combien cette partie si essentielle des forces de la France avait été négligée. Il mourut à Paris au mois de mai de l'année 1707, à l'âge de quatre-vingt-trois ans.

Victor-Marie, son fils, naquit à Paris le 30 novembre

1660. A dix-sept ans, après avoir terminé ses études avec succès, il débuta dans la carrière des armes, et fit sa première campagne comme simple volontaire dans le régiment de Picardie. En 1678, il fut nommé enseigne-colonel dans ce même régiment, et il assista à trois siéges dans l'armée aux ordres du maréchal duc de Créqui. L'année suivante, il entra dans la marine, où il obtint immédiatement le grade de capitaine de vaisseau, et le commandement d'un des vaisseaux de l'armée que commandait son père. Il fit sous lui diverses campagnes dans les mers d'Amérique.

Pendant les années 1682 et 1683, d'Estrées servit sous les ordres de Duquesne, et il participa glorieusement aux deux bombardements dirigés contre Alger, dans les journées des 21 août et 5 septembre 1682, ainsi que dans celles des 26, 27 juin, 21, 22, 23, 24, 27, 28 juillet, jusqu'au 17 août 1683, époque à laquelle la ville d'Alger n'étant plus qu'un monceau de décombres, le dey demanda et obtint la paix.

En 1684, le roi accorda au comte d'Estrées la survivance de la charge de vice-amiral de France, qu'exerçait son père, ainsi que le grade de lieutenant général, mais à condition qu'il servirait encore deux ans comme capitaine de vaisseau et trois autres en qualité de chef d'escadre. En effet, il servit en 1688 dans l'armée aux ordres du comte de Tourville, dont il commandait une des divisions lors du combat livré à l'amiral hollandais Papachin.

Le comte d'Estrées commandait, en 1690, l'avant-garde de l'armée du comte de Tourville. Cette armée sortit de Brest le 23 juin; elle était forte de soixante-dix-huit vaisseaux de ligne, trente brûlots et plusieurs frégates. Le 10 juillet suivant, elle rencontra l'armée com-

binée, anglaise et hollandaise, composée de soixante vaisseaux. Dans l'engagement qui eut lieu, et qui dura depuis dix heures du matin, jusqu'à trois heures de l'après-midi, le comte d'Estrées se fit remarquer par ses manœuvres et sa brillante audace. Le comte de Tourville, après avoir détaché de son armée plusieurs vaisseaux qu'il envoya croiser sur les côtes d'Irlande et dans le Pas-de-Calais, se dirigea avec le reste sur les côtes d'Angleterre, où il avait le projet d'effectuer une descente.

Ayant reconnu qu'on pouvait faire un débarquement à Teignmouth, il chargea le comte d'Estrées d'aller brûler douze vaisseaux qui étaient dans ce port, et pour assurer l'exécution de cet ordre, il fit lui-même une fausse attaque du côté de Torbay.

En effet, d'Estrées descendit à Teignmouth à la tête de dix-huit cents hommes d'élite, marcha droit à un retranchement défendu par environ cent cinquante hommes de milice, et s'en empara. Il se dirigea ensuite sur le port, où il mit le feu aux douze vaisseaux qui s'y trouvaient, et lorsqu'ils furent entièrement consumés, il revint à bord sans avoir perdu un seul homme. Cette expédition, qui n'avait demandé que cinq heures de temps, s'acheva presque à la vue de six mille hommes de troupes qui s'avançaient, et qui n'étaient plus qu'à environ trois quarts de lieue de la ville lorsque le rembarquement s'effectua.

Au mois de mars de l'année 1691, le comte d'Estrées sortit de Toulon à la tête de douze vaisseaux, vingt-cinq galères, trois galiotes et dix tartanes, et se dirigea sur Villefranche pour seconder le maréchal de Catinat, qui, après avoir pris la ville de Nice, en assiégeait le château. Il coopéra à sa réduction et alla ensuite bombarder

Oneille, Barcelone et Alicante. Il était encore devant cette dernière place lorsqu'il eut connaissance d'une flotte espagnole composée de dix-sept vaisseaux, deux galères et trois brûlots. Il rangea immédiatement son armée en bataille, et fit si bonne contenance que l'amiral espagnol n'osa pas l'attaquer.

Lorsqu'en 1693 le maréchal de Noailles assiégeait Roses par terre, le comte d'Estrées fut chargé de le seconder, et il sortit de Toulon avec vingt-deux vaisseaux et trente galères; après la capitulation de cette place, il conduisit son armée à la hauteur du cap Saint-Vincent, où il fit sa jonction avec celle du maréchal de Tourville.

En 1697, le comte d'Estrées fut chargé de soutenir le duc de Vendôme qui allait faire le siége de Barcelone. Sorti de Toulon avec neuf vaisseaux et trente galères, il se présenta devant cette place le 27 juillet, et dès le lendemain, il mit à terre huit cents hommes dont on forma *le bataillon des vaisseaux*. Ce corps, à la tête duquel étaient les gardes marines, monta à la tranchée avec les troupes de terre, aida à repousser les sorties, qui furent vives et fréquentes, et participa à l'attaque de plusieurs ouvrages. Après la reddition de cette place, qui contribua à la paix de Riswick, le comte d'Estrées ramena son escadre à Toulon, où elle fut désarmée.

Le duc d'Harcourt, ambassadeur de France auprès du roi d'Espagne, Charles II, avait reçu de Louis XIV la commission délicate de disposer ce prince à faire passer sa couronne sur la tête d'un prince français; le comte d'Estrées, qui commandait les forces navales destinées à empêcher les alliés de faire aucune descente sur les côtes d'Italie et d'Espagne, fut chargé, de son côté, de disposer l'esprit des Espagnols à ce grand changement,

et il s'acquitta de cette partie de sa mission avec un zèle qui fut couronné du succès.

Lorsqu'après la mort de Charles II (novembre 1700) le duc d'Anjou lui eut succédé sous le nom de Philippe V, ce prince demanda à Louis XIV de lui envoyer à Barcelone des vaisseaux pour le transporter à Naples, où sa présence était nécessaire afin de faire déclarer les Napolitains en sa faveur. Le comte d'Estrées fut chargé du commandement de l'escadre destinée à cette mission. Il appareilla de Toulon, le 25 mars 1702, avec cinq vaisseaux, et mouilla le 29 dans le port de Barcelone; Philippe V s'embarqua le 5 avril sur le vaisseau amiral *le Foudroyant*, et arriva à Naples le 18. Il y fut reçu avec des acclamations de joie; il passa ensuite dans le Milanais, à Gênes, où il s'embarqua de nouveau pour retourner à Madrid. Philippe V, qui avait déjà nommé le comte d'Estrées son lieutenant général, y ajouta le titre de grand d'Espagne de la première classe. Louis XIV, voulant aussi le récompenser des services qu'il avait rendus à son petit-fils, le créa, en 1703, chevalier de ses ordres et maréchal de France. Le père du comte d'Estrées vivait encore, et c'était la première fois, depuis l'origine de la monarchie, qu'on voyait ensemble deux maréchaux dans la même famille.

Lorsque le czar, Pierre-le-Grand, vint à Paris, il voulut voir le maréchal d'Estrées; il alla le visiter dans sa maison d'Issy, et à son retour à Pétersbourg, il lui donna une preuve de son estime en lui envoyant son portrait, des cartes et des plans, ainsi que les meilleurs ouvrages moscovites publiés sous son règne. Le maréchal d'Estrées possédait très bien le latin, et parlait la plupart des langues de l'Europe avec autant d'élégance que de facilité. Il avait été reçu membre de l'Académie

Française en 1715, à la mort du cardinal d'Estrées, son oncle, et les Académies des Sciences et des Belles-Lettres s'étaient empressées de se l'associer. Il était d'ailleurs digne de ces honneurs par son instruction et la protection éclairée qu'il accordait aux savants.

En 1720, le maréchal d'Estrées fut nommé gouverneur de Bretagne; cette province, accablée d'impôts, était sur le point de se soulever, mais la douceur et la modération du maréchal parvinrent à calmer les esprits, et en très peu de temps les troubles s'apaisèrent.

Le maréchal d'Estrées est mort à Paris le 28 décembre 1737, emportant l'estime et les regrets de toutes les classes de la société.



L'AMIRAL BRUEYS.

BRUEYS-D'AIGALLIERS

FRANÇOIS-PAUL, COMTE DE),

VICE-AMIRAL, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

Né à Uzès (Gard) le 11 février 1753, mort au combat d'Aboukir le 1er août 1798.

Issu d'une famille noble du Languedoc, le jeune Brueys fut destiné pour la marine, et dès l'âge de 13 ans on le fit embarquer, comme volontaire, sur le vaisseau *le Protecteur*. Ayant été fait garde de la marine en 1768, il passa sur la frégate *l'Atalante*, qui devait croiser sur les côtes de Barbarie. En 1780, Brueys était embarqué comme lieutenant sur *le Terrible*. Ce vaisseau faisait partie de l'armée navale aux ordres du comte de Grasse, et il participa aux cinq combats qu'elle livra aux amiraux Hood et Gaves.

Nommé, en 1784, au commandement du *Chien-de-Chasse*, Brueys employa quatre années consécutives à parcourir les îles de l'archipel américain ainsi que la côte ferme, depuis l'île de la Trinité, jusqu'à Porto-Cabello, fit de nombreux relèvements, leva les plans des places fortifiées, et recueillit des renseignements précieux sur la navigation et le commerce dans ces parages.

En 1792 Brueys fut fait capitaine de vaisseau, et il

reçut la mission d'aller installer le nouveau pavillon national dans les Echelles du Levant et dans les ports de l'Adriatique. Promu au grade de contre-amiral en 1796, le gouvernement directorial mit sous ses ordres six vaisseaux et trois frégates, et le chargea de diverses opérations dans les mers de l'Adriatique. La principale fut le transport des troupes et des autorités civiles et militaires françaises dans les îles vénitiennes de Corfou, Zante, Céphalonie, etc., etc., et l'avitaillement de ces îles, désignées depuis lors sous le nom d'îles Ioniennes.

L'escadre que commandait Brueys dans la Méditerranée avait, en quelque sorte, été placée sous la direction du général en chef de l'armée d'Italie, et c'était lui qui en ordonnait les mouvements. Dans ses différentes courses dans l'Adriatique, Brueys avait quelquefois relâché sur la rade de Raguse. Conformément aux instructions de Bonaparte, il avait témoigné au gouvernement de cette république l'intérêt que le Directoire déclarait prendre à son indépendance, et le désir qu'il manifestait de faire tout ce qui serait en son pouvoir pour la maintenir. Les habitants principaux de Raguse l'avaient accueilli de la manière la plus amicale. Brueys eut aussi l'occasion de nouer des relations avec Ali, pacha de Janina; il en obtint des vivres pour son escadre, et reçut même de lui de riches présents en armes.

Bonaparte, satisfait de la manièrre distinguée dont l'amiral Brueys avait rempli les diverses missions dont il l'avait chargé, conçut pour lui la plus grande estime. Voici comment il s'exprimait sur son compte dans une lettre qu'il écrivait au Directoire exécutif, de son quartier-général de Milan, le 31 octobre 1797.

« Le contre-amiral Brueys est un officier distingué par « ses connaissances autant que par la fermeté de son

« caractère. Un capitaine de son escadre ne se refuserait « pas deux fois à l'exécution de ses signaux. Il a l'art et « le don de se faire obéir. Je lui ai fait présent de la « meilleure lunette d'Italie, avec l'inscription suivante : « Donné par le général Bonaparte au contre-amiral « Brueys, de la part du Directoire exécutif. »

Dans les premiers mois de l'année 1798, le gouvernement directorial ordonna le rassemblement sur les côtes du golfe de Lyon d'une grande quantité de troupes, et en même temps on fit à Toulon les préparatifs d'une immense expédition. Confiés aux soins du général Bonaparte, ces préparatifs furent poussés avec vigueur, et dans l'espace de deux mois toutes les forces de terre et de mer destinées à cette entreprise furent réunies à Toulon. Brueys, qui venait d'être fait vice-amiral, fut nommé au commandement de l'armée navale; les contre-amiraux Villeneuve, Blanquet-Duchayla et Decrès furent mis sous ses ordres, et il fit choix du chef de division Ganteaume pour son chef d'état-major.

L'armée navale se composait de treize vaisseaux de ligne, dont un de cent vingt canons (*l'Orient*), sur lequel l'amiral arbora son pavillon, deux de quatre-vingts et dix de soixante-quatorze, de deux vaisseaux de soixante-quatre pris aux Vénitiens, armés en flûtes, de huit frégates de trente-six à quarante canons, de six frégates vénitiennes armées en flûtes, deux bricks, deux cutters, des avisos, chaloupes canonnières et autres bâtiments de guerre, au nombre de soixante-douze. Les bâtiments de transport étaient de quatre cents environ; le nombre des troupes de l'expédition s'élevait à trente-trois mille hommes, infanterie, cavalerie et artillerie.

Le 19 mai 1798, au matin, l'armée navale, ainsi que

les bâtiments de transport qui en faisaient partie, appareillèrent et sortirent de la rade de Toulon. Le départ eut lieu au bruit du canon des batteries de terre et de tous les vaisseaux. Le général Bonaparte, avec une partie de l'état-major général, était à bord du vaisseau amiral. L'armée longea la côte de Provence, et se dirigea ensuite sur le cap Corse, qui fut signalé le 23 à la pointe du jour. Elle resta en vue du côté oriental de l'île jusqu'au 30, et côtoya les jours suivants l'île de Sardaigne, pour attendre le convoi de transports parti de Civita-Vecchia le 28 mai. Le 9 juin, ce convoi ne paraissant pas, l'armée quitta la côte de Sicile, et, se dirigeant au S.-E., elle parut en vue de Malte et de Gozze, où elle trouva le convoi de Civita-Vecchia, qui y était arrivé depuis le 6.

L'intention du général Bonaparte étant de prendre possession de Malte de vive force, si des voies moins hostiles ne réussissaient pas, l'armée navale s'avança devant cette place en ligne de bataille. La flotte s'étendit donc depuis l'île de Gozze jusqu'à Marsa-Sirocco, menaçant ainsi tous les points attaquables.

Après quelques pourparlers avec les chefs de l'Ordre, qui eurent lieu par l'entremise du consul français à Malte, Bonaparte donna l'ordre à l'amiral Brueys de se mettre en devoir d'attaquer les forts qui défendaient l'entrée du port, en même temps qu'il faisait faire des dispositions pour débarquer quelques corps de troupes. Le 10 juin, en effet, la descente se fit sur sept points à la fois dans les îles de Malte, de Gozze et de Cumino; le lendemain Malte se rendit par capitulation, et le 12, Bonaparte y fit son entrée à la tête des troupes débarquées. Le drapeau tricolore remplaça les bannières de l'île et

fut salué par toute l'artillerie de la flotte française, qui entra dans le port et vint se ranger à portée de pistolet des quais.

Après être resté six jours à Malte et y avoir laissé trois mille hommes de troupes, Bonaparte se rembarqua, et l'armée appareilla le 19 juin, pour suivre sa destination, emmenant avec elle les bâtiments de guerre trouvés dans le port. En quittant les parages de Malte, poussée par un vent frais de N.-O., elle continua sa route à l'est, arriva le 30 en vue du cap Durazzo, de l'île de Candie, longea le golfe du même nom, et gagna ensuite la pleine mer. Le 1er juillet, à la pointe du jour, on eut connaissance de la tour des Arabes, sur la côte d'Afrique, et vers les huit heures du matin la flotte entière put apercevoir les minarets de la ville d'Alexandrie; c'était le quarante-troisième jour depuis le départ de Toulon, et le treizième après avoir quitté Malte. Aucun accident n'avait troublé la traversée.

Un bâtiment léger fut aussitôt envoyé au port pour faire venir à bord du vaisseau amiral le consul français. Il apprit au général en chef l'apparition et le départ de l'escadre de Nelson, et en l'informant des mauvaises dispositions des habitants d'Alexandrie, il lui démontra la nécessité d'employer la force pour se rendre maître de cette ville. Ces nouvelles engagèrent Bonaparte à hâter les préparatifs de la descente; en conséquence, la flotte mouilla le plus près possible de la côte vers le fort Marabou, à l'ouest du port, et des frégates furent détachées pour croiser au large.

Cependant le vent s'était élevé, la mer était très houleuse, et dans une circonstance moins pressante, peut-être eût-il été prudent d'attendre un moment plus propice pour opérer le débarquement, mais il n'y avait

point de temps à perdre, les Anglais pouvant paraître d'un moment à l'autre. L'amiral et le général en chef le sentirent, et tout fut disposé pour le débarquement immédiat; toutefois l'état de la mer ne permit de mettre à terre que quinze cents hommes seulement qui passèrent la nuit sur la plage; le lendemain matin, 2 juillet, le reste des troupes fut débarqué, et avant la fin de la journée Bonaparte était maître d'Alexandrie[1]. Les jours suivants, on acheva de débarquer l'artillerie et tout le matériel de l'armée.

Le débarquement général opéré et les bâtiments du convoi entrés dans le port vieux d'Alexandrie, il fallut pourvoir à la sûreté de la flotte; elle était alors mouillée à trois lieues et demie de la côte, et à l'O.-N.-O. d'Alexandrie. L'amiral Brueys appela à bord de *l'Orient* les officiers généraux et les capitaines des vaisseaux, et s'adressant au contre-amiral Duchayla, il le consulta sur la meilleure position à donner à la flotte dans le cas où elle serait attaquée par les Anglais. Cet officier général répondit qu'alors il ne faudrait pas hésiter à mettre à la voile, d'autant plus que la majeure partie des bâtiments du convoi, mouillés par plus de cinq brasses de fond, et à une lieue et demie de l'armée, pouvaient être attaqués et anéantis avant qu'on pût les secourir. Enfin il démontra combien le danger de combattre à l'ancre serait grand, et son avis ayant été partagé par le plus grand nombre des capitaines, l'amiral fit connaître que son intention était, au cas que l'ennemi parût, de mettre à la voile et d'aller à sa rencontre.

(1) Cette première conquête n'avait coûté à l'armée que quarante hommes, y compris six officiers. Bonaparte, pour honorer leur mémoire, ordonna que leurs corps seraient ensevelis au pied de la colonne de Pompée, et que leurs noms seraient gravés sur son fût.

Cependant le général Bonaparte avait témoigné le désir de voir entrer toute l'armée dans le port vieux d'Alexandrie, et l'amiral, pour répondre à ses vues, avait donné des ordres pour que les passes fussent sondées. Les contre-amiraux Villeneuve et Ganteaume, ainsi que plusieurs officiers de l'armée, guidés par des pilotes du pays, furent employés à cette opération pendant plusieurs jours. Des trois passes que l'on découvrit, la plus avantageuse n'offrant que cinq brasses de fond, qui se seraient trouvées réduites à quatre et demie par la levée et la chute des lames, l'amiral fut convaincu de l'inutilité de chercher plus longtemps un passage, et il descendit à terre pour prendre les ordres du général en chef. Il fut convenu, dans cette entrevue, que l'armée ne pouvant pas entrer à Alexandrie, elle irait mouiller à Aboukir (ou Aboûqîr), à quatre lieues et demie N.-E. de cette ville, et elle appareilla en effet le 5 juillet.

On n'avait sur cette rade que des renseignements incertains; les cartes en étaient inexactes, et les rapports des pilotes peu d'accord entre eux. Elle est ouverte au N.-E. et est extrêmement évasée; elle a trois lieues de profondeur et quatre à son ouverture; le fond en est de sable fin; il descend en pente si douce qu'à deux lieues de la terre ferme on trouve à peine assez d'eau pour les vaisseaux, mais on peut approcher davantage l'île des Béquiers, qui borne cette rade au N.-E.

La ligne d'embossage fut établie N.-N.-O. et S.-S.-E., qui est celle du vent régnant dans ces parages pendant une partie de l'été, et celle suivant laquelle les vaisseaux doivent naturellement présenter le travers au large. Le vaisseau de tête mouilla à plus d'une demi-lieue de la côte d'Aboukir, et à quart de lieue environ d'un îlot qui prolongeait l'île du côté de la flotte. On y établit deux

canons de douze et deux mortiers; deux bombardes y furent aussi placées. Les vaisseaux eurent ordre de s'embosser en se serrant sur leurs matelots d'avant, et en ne gardant de distance qu'une demi-longueur de vaisseau. Ces dispositions étaient sagement combinées, mais on va voir qu'elles devinrent funestes à l'armée par la trop grande sécurité qu'elles inspirèrent à l'amiral, et qui le porta à croire qu'il n'avait rien à craindre de l'ennemi dans ce mouillage.

Le 1er août 1798, à deux heures, le vaisseau *l'Heureux* signala douze voiles au N.-O.; on fut bientôt certain que c'était l'armée anglaise. C'était effectivement celle commandée par Nelson; elle se composait de quatorze vaisseaux et un brick. L'amiral Brueys fit successivement les signaux de rappeler les équipages à leurs bords respectifs, de faire branle-bas et de se préparer au combat. Bientôt après il signala que son intention était de combattre à l'ancre.

L'armée anglaise arrivait du large, sous toutes voiles, mais bientôt elle se forma en ligne de bataille, tribord amures, et se dirigea sur la tête de la ligne française. La fortune décida à l'instant même du sort des deux armées. Les vents, toujours fixes jusque-là, varièrent de quarante-cinq degrés en faveur des Anglais, et permirent à leur armée, non-seulement de s'élever jusqu'à la tête de la ligne française, mais encore de passer devant son premier vaisseau, et le mettre, ainsi que plusieurs autres, entre deux feux.

A cinq heures et demie, la tête de l'armée anglaise se trouvant à portée du canon, la bombarde *l'Heureuse* lança une bombe qui tomba par le travers du second vaisseau; aussitôt le signal de commencer le combat fut hissé à bord de *l'Orient* à la tête du mât de misaine;

toutefois ce ne fut qu'à six heures qu'il fut exécuté.

Le Leander, qui avait passé entre le premier vaisseau de tête de la ligne française et la terre, avait été suivi par trois autres vaisseaux qui la prolongèrent à babord, tandis que le reste de l'armée anglaise la prolongeait à tribord. *Le Culloden*, qui tint trop le vent, s'échoua, et servit en quelque sorte de balise aux autres. Les vaisseaux anglais mouillaient deux ancres à jet, l'une de l'avant, l'autre de l'arrière, en sorte que, s'entraversant avec facilité sur les joues et les hanches de leurs adversaires, ils les découvraient de toute leur batterie, tandis que les vaisseaux français, cloués pour ainsi dire dans leur position immobile, ne pouvaient les battre qu'avec cinq ou six de leurs canons. Ce fait peut servir à expliquer comment les vaisseaux français ont tant souffert, tandis que les Anglais ont éprouvé si peu de pertes.

A six heures et demie les deux armées étaient entièrement engagées, et l'acharnement du combat égal de part et d'autre. *Le Bellérophon*, qui avait pris poste vis-à-vis de la joue de *l'Orient*, fut bientôt écrasé par ce terrible adversaire, malgré sa position avantageuse; ses trois mâts furent abattus, une grande partie de ses canons mis hors de service, et il avait près de deux cents hommes tués ou blessés. Il coupa son câble pour se soustraire à une destruction inévitable, et se laissa dériver jusque vers l'embouchure du Nil. Comme ce vaisseau parcourait lentement la ligne française, il reçut en passant la volée du *Tonnant*, qui acheva de faire une boucherie de son équipage, et il amena pour ce vaisseau, qui toutefois, occupé qu'il était de combattre, ne l'amarina point. Quatre autres vaisseaux succédèrent au *Bellérophon* pour combattre l'amiral français; *le Vanguard*, que montait Nelson, était de ce nombre; *l'Orient* les

reçut vigoureusement; en peu d'instants deux furent complétement démâtés, et *le Vanguard* se trouva réduit au silence, tant ses avaries étaient nombreuses.

Dans la première heure du combat, l'amiral Brueys avait été blessé à la figure et à la main, mais il n'avait pas voulu être pansé. A sept heures et demie, il eut les deux cuisses emportées par un boulet. Ses officiers, qui l'entouraient, lui offrirent de le faire transporter au poste; il s'y opposa, et prononça d'une voix ferme ces paroles remarquables: « Un amiral français doit mourir « sur son banc de quart. » Un quart d'heure après il expira. Ainsi finit l'amiral Brueys, à l'âge de quarante-cinq ans [1].

Dans le cours de l'action, trois canots amarrés le long du bord du vaisseau *l'Orient* avaient successivement

(1) On a vu que le général Bonaparte avait pour l'amiral Brueys la plus grande amitié; la nouvelle de sa mort l'affligea vivement. Voici la lettre qu'il écrivit à sa veuve, de son quartier-général du Caire, le 2 fructidor an VI (18 août 1798):

« Madame, votre mari a été tué par un coup de canon, en combattant « vaillamment à son bord; il est mort sans souffrir et de la mort la plus « douce, la plus enviée par les militaires.

« Je sens vivement votre douleur. Le moment qui nous sépare de « l'objet que nous aimons est terrible; il nous isole de la terre, il fait « éprouver au corps les convulsions de l'agonie; les facultés de l'âme « sont anéanties; elle ne conserve de relations avec l'univers qu'au tra- « vers d'un cauchemar qui altère tout. Les hommes paraissent plus froids, « plus égoïstes, plus méchants, plus odieux qu'ils ne le sont réellement. « L'on sent, dans cette situation, que si rien ne nous oblige à la vie, il « vaudrait beaucoup mieux mourir.

« Mais lorsqu'après cette première pensée on presse ses enfants contre « son cœur, des larmes, des sentiments tendres raniment la nature, et « l'on vit pour ses enfants. Oui, madame, voyez-les dès ce premier mo- « ment; qu'ils r'ouvrent votre cœur à la mélancolie; vous pleurerez avec « eux; vous élèverez leur enfance, cultiverez leur esprit; vous leur par-

pris feu; on en avait coupé les amarres, et ils avaient dérivé au large. A neuf heures et demie, on aperçut encore du feu sur la dunette, mais il n'était causé que par des débris qu'on jeta aussitôt à la mer. Un quart d'heure après, le feu se manifesta de nouveau dans les porte-haubans d'artimon à babord; il se communiqua rapidement à la mâture par les haubans et acquit en peu de temps une grande intensité. Dès ce moment le désordre devint fort grand; la pompe à incendie avait été brisée, les haches de combat étaient toutes ensevelies sous des monceaux de débris, les sceaux étaient dispersés; ainsi tous les moyens d'arrêter les progrès du feu manquaient à la fois. Pendant ce temps, cinq vaisseaux tiraient constamment sur *l'Orient* et l'accablaient. Bientôt le grand mât et le mât d'artimon tombèrent embrasés, et le feu gagna la batterie de douze. Le vaisseau brûlait de l'avant à l'arrière, et cependant on se battait toujours avec acharnement; les marins n'abandonnaient un poste que quand ils en étaient chassés par les flammes. C'est ainsi qu'ils quittèrent la batterie de vingt-quatre pour se porter dans celle de trente-six que le feu n'avait pas encore atteint, et ce ne fut que lorsqu'enfin il y eut pénétré qu'ils se précipitèrent à la mer par les sabords. Les uns cherchèrent à gagner la terre à la nage ou les vais-

« lerez de leur père, de votre douleur, de la perte qu'eux et la république « ont faite.

« Mais, après vous être rattachée au monde par l'amour filial et maternel, appréciez pour quelque chose l'amitié et l'intérêt que je prendrai « toujours à la femme de mon ami. Persuadez-vous bien, madame, qu'il « est des hommes, en bien petit nombre peut-être, qui méritent d'être « l'espoir de la douleur, parce qu'ils sentent avec chaleur les peines de « l'âme.

« BONAPARTE. »

seaux les plus proches, les autres s'accrochaient aux nombreux débris dont *l'Orient* était entouré; une centaine d'hommes s'embarquèrent dans la chaloupe et dans un canot à moitié embrasés; tous les blessés devinrent la proie des flammes[1].

A dix heures trois quarts l'explosion eut lieu. Une immense gerbe de feu s'élançant des flancs embrasés de *l'Orient* éclaira tout l'horizon. A cette éblouissante clarté, à cette épouvantable détonation succédèrent une obscurité profonde et un silence effrayant. Les deux armées cessèrent leur feu, comme frappées d'épouvante, et cette suspension d'hostilités dura environ trois quarts d'heure. Ce silence n'était interrompu que par la chute des mâts, des vergues, des canons et des débris de toute espèce, qui, lancés à une hauteur prodigieuse, retombaient à la mer avec fracas. Les vaisseaux environnants coururent les plus grands dangers.

Le combat, qui jusqu'alors avait été peu vif à l'arrière-garde, se ranima avec la plus grande force. Toutefois cette vivacité ne se prolongea point; le feu de l'armée ennemie se ralentit peu à peu, et à trois heures et demie il cessa entièrement.

A ce moment six vaisseaux français et trois frégates faisaient encore briller les couleurs nationales. A cinq heures les Anglais, qui avaient profité de l'interruption du combat pour regréer ceux de leurs vaisseaux qui étaient les plus désemparés, recommencèrent le feu.

Des six vaisseaux français qui restaient, deux étaient échoués, et malheureusement le bout à terre, en sorte

(1) Les Anglais sauvèrent dans leurs canots environ soixante-dix hommes; le nombre total de ceux qui échappèrent à cette catastrophe est resté inconnu.

que ne pouvant, dans cette position, présenter le travers à l'ennemi, et n'ayant pour se défendre que leurs canons de retraite, ils furent bientôt réduits à la nécessité d'amener leur pavillon. Il était alors sept heures du matin. Un autre vaisseau (*le Tonnant*) entièrement démâté, et n'ayant plus d'ancres à mouiller, se laissa dériver jusqu'à terre et s'échoua. A sept heures et demie, la frégate *l'Artémise*, canonnée vivement par un vaisseau anglais, alla s'échouer aussi, le capitaine et son équipage l'abandonnèrent après y avoir mis le feu.

Le 2 août, à onze heures du matin, *le Guillaume-Tell*, *le Généreux*, ainsi que les frégates *la Diane* et *la Justice* formèrent le projet hardi d'échapper à l'armée anglaise; ils mirent sous voiles, se formèrent en ligne de bataille et tinrent le vent babord amures. Les Anglais avaient encore huit vaisseaux disponibles et très peu avariés; cependant un seul essaya de couper le chemin à cette division; mais bientôt, craignant à son tour d'être coupé, il revira de bord sur son armée, en prolongeant en avant la ligne française, dont il essuya le feu. *Le Timoléon*, qui, en raison de ses avaries, ne pouvait suivre le sort de cette division, coupa ses câbles, et courut sous sa misaine s'échouer dans le S.-S.-O. Le contre-amiral Villeneuve, qui avait pris le commandement de cette division, conduisit *le Guillaume-Tell*, ainsi que les deux frégates, à Malte, où ils arrivèrent sans avoir été inquiétés. *Le Généreux* se dirigea sur Corfou, où il entra quelques jours après, amenant avec lui le vaisseau anglais *le Leander*, dont il s'était emparé à la suite d'un combat qui avait duré cinq heures.

En récapitulant les pertes matérielles du combat d'Aboukir, on trouve un vaisseau sauté, un autre, ainsi

qu'une frégate, brûlés à la côte, une frégate coulée dans l'action et neuf vaisseaux pris. Toutefois ces vaisseaux étaient en si mauvais état que Nelson fut obligé d'en brûler trois immédiatement. Les six autres nécessitèrent des réparations considérables pour les mettre en état d'être conduits à Gibraltar.

Il ne nous appartient pas d'exprimer une opinion sur la conduite et les manœuvres de l'amiral Brueys au combat d'Aboukir; mais pour être juste envers lui, nous dirons qu'il n'est pas aussi facile de fixer la fortune sur mer que sur terre, où la bravoure jointe aux talents peut faire surmonter bien des obstacles.



VILLENEUVE

(PIERRE-CHARLES-JEAN-BAPTISTE-SYLVESTRE),

VICE-AMIRAL,

Né à Valensole (Basses-Alpes) le 31 décembre 1763, mort à Rennes le 22 avril 1806.

Villeneuve, après avoir terminé ses études, entra au service, comme garde de la marine, en 1778, et l'année suivante il fut fait garde du pavillon. Un zèle peu commun fixa sur lui l'attention de ses chefs, et il franchit en peu de temps les premiers grades. Nommé capitaine de vaisseau en 1793, il fut élevé au grade de chef de division en 1796, et quelques mois après promu à celui de contre-amiral. C'est en cette qualité qu'il commandait une des divisions de l'armée destinée à faire une invasion en Irlande; mais, retenu dans la Méditerranée par les vents contraires, il arriva trop tard dans l'Océan, et il ne put prendre part à cette expédition.

Au combat d'Aboukir, Villeneuve commandait l'arrière-garde, et il avait son pavillon sur le vaisseau *le Guillaume-Tell*. Echappé au désastre de cette journée, il parvint à gagner Malte avec deux vaisseaux et deux frégates. Nommé vice-amiral en 1804, il se rendit à Toulon pour y prendre le commandement en chef de l'es-

cadre, et, le 18 janvier 1805, il appareilla avec onze vaisseaux de ligne, sept frégates et deux bricks, portant un corps de troupes commandé par le général Lauriston. Contrarié par le mauvais temps et par les vents, il fut obligé de rentrer dans le port, et ce ne fut que le 30 mars suivant qu'il put appareiller pour sa destination. Il arriva devant Cadix le 9 avril suivant. Une des frégates de son escadre l'y avait précédé, afin de faire les signaux convenus pour l'appareillage d'un vaisseau français et d'une division espagnole aux ordres de l'amiral Gravina, qui devaient se réunir à son pavillon. L'escadre française, ainsi renforcée, se trouva forte de quatorze vaisseaux.

L'amiral Villeneuve, qui avait mouillé à quelque distance de la côte pour faciliter cette réunion, appareilla le lendemain au point du jour, et se dirigea vers les Antilles. Sa traversée fut heureuse, et, le 14 mai suivant, l'escadre entra dans la rade du Fort-Royal de la Martinique, où elle trouva quatre vaisseaux et une frégate espagnols qui se réunirent à elle. Ce nouveau renfort porta la flotte combinée à dix-huit vaisseaux, sept frégates et quatre corvettes.

A la nouvelle de la sortie de l'escadre de l'amiral Villeneuve et de sa jonction avec les Espagnols, l'alarme s'était répandue en Angleterre, et elle ne se calma que par la confiance que l'on avait dans les talents et l'activité de Nelson. On pensait que cet amiral, malgré l'infériorité de ses forces, suivait les mouvements de la flotte combinée, tandis qu'au contraire l'incertitude de ses manœuvres favorisait les opérations de cette flotte. En effet, Nelson, lorsqu'il apprit la sortie de l'escadre française, persuadé qu'elle avait fait voile pour l'Egypte, se mit à sa poursuite dans cette direction; mais, après avoir parcouru vainement les côtes de la Sicile et du royaume

de Naples, ainsi que les bouches du Nil, il revint à Malte. Là, des avis certains lui apprirent que l'armée française avait été vue, le 7 avril 1805, sous le cap de Gatte, et qu'elle avait passé le détroit le 9. L'amiral anglais dirigea alors sa route vers l'ouest; mais les vents qui soufflaient de cette partie avec violence contrarièrent ses desseins, et ce ne fut que dans les premiers jours de mai qu'il parvint à entrer dans l'Océan. Un bâtiment qu'il rencontra lui donna l'assurance positive que la flotte combinée faisait route pour les Indes occidentales.

Pendant que Nelson, contrarié par les vents, perdait ainsi un temps précieux dans des courses inutiles, l'amiral Villeneuve, dont la flotte s'était encore augmentée de deux vaisseaux et d'une frégate venus de Rochefort, faisait attaquer le Diamant, fort que les Anglais avaient rendu en quelque sorte inexpugnable, en ajoutant les ressources de l'art à ce que la nature avait déjà fait pour cette position. Le 4 juin, quelques jours après la prise de ce fort, la flotte combinée appareilla de la rade du Fort-Royal; elle rangea la Dominique, mit en panne, le 6, devant la Guadeloupe, où elle prit quelques troupes, et passa ensuite à la vue de Montserrat, Antigue, Redonde, etc. Le 8 juin, Villeneuve, ayant aperçu quinze voiles, les fit chasser par ses bâtiments légers; c'était un convoi parti d'Antigue pour l'Angleterre, sous l'escorte d'une corvette. Celle-ci parvint à s'échapper, mais les quatorze bâtiments dont se composait le convoi furent pris et expédiés pour la Guadeloupe. Le lendemain, l'amiral, informé que l'escadre anglaise était arrivée à la Barbade, fit rembarquer précipitamment, sur quatre de ses frégates, les troupes qu'il avait prises à la Martinique et à la Guadeloupe; il donna l'ordre au commandant de cette division de les reporter dans cette dernière île, et,

renonçant à toute opération ultérieure sur les possessions anglaises aux Antilles, il fit route pour l'Europe avec son armée, le principal but de sa mission, qui était d'éloigner les flottes anglaises des mers d'Europe, étant ainsi rempli. Le 30, l'armée se trouvait à vingt lieues dans le N.-O. des Açores, lorsqu'elle fut ralliée par les frégates qu'elle avait laissées aux Antilles. Le 3 juillet, on aperçut deux voiles; l'escadre légère les chassa et les prit; l'une était un corsaire anglais, l'autre un galion espagnol dont la cargaison valait quinze millions, et dont ce corsaire s'était emparé. On mit le feu au corsaire et l'on fit remorquer le galion par une frégate. Vingt-deux jours s'écoulèrent depuis le passage de la flotte combinée au nord des Açores sans qu'elle pût franchir l'espace qui sépare ces îles du cap Finistère, et cette contrariété fut l'origine des événements qui contribuèrent à renverser successivement tous les plans de l'amiral Villeneuve.

Le 22 juillet 1805, vers midi, l'armée combinée, se trouvant à la hauteur du cap Finistère, à cinquante lieues au large, eut connaissance de dix-neuf voiles ennemies : c'était l'escadre aux ordres de sir Robert Calder, composée de quinze vaisseaux, deux frégates, un côtre et un lougre. L'amiral Villeneuve forma aussitôt son escadre sur la ligne de bataille, babord-amures, et l'amiral Gravina fit signal à la sienne de prendre la tête de la ligne. Le temps était excessivement brumeux. L'ennemi avait aussi formé son ordre de bataille et gouvernait sur une ligne largue, avec l'intention apparente de serrer le vent sur l'arrière-garde de l'armée combinée, et de la mettre entre deux feux par une contre-marche vent devant. Mais dès que Villeneuve vit l'armée ennemie sous le vent par son travers, il fit le signal de virer, lof pour lof, par la contre-marche. La brume devenait de plus en plus épaisse, et,

quoiqu'il fût à peine possible de distinguer son serre-file, la canonnade s'engagea successivement sur toute la ligne. On tirait de part et d'autre à la lueur des feux, mais presque toujours sans s'apercevoir. Le combat, qui avait commencé vers cinq heures, dura jusqu'à neuf heures. Il fut constamment à l'avantage de l'armée combinée, dont le feu avait une supériorité décidée sur celui des vaisseaux anglais; mais cette armée, qui ne pouvait, à cause de la brume, profiter des avantages de sa position, en éprouva tout le désavantage, qui fut de voir deux de ses vaisseaux désemparés tomber en dérive dans la ligne ennemie. A la nuit, le feu ayant entièrement cessé de part et d'autre, les deux armées restèrent en présence.

Le lendemain au jour, les Anglais, qui s'étaient éloignés, furent aperçus sous le vent. L'amiral Villeneuve ordonna le ralliement général, passa sur une frégate pour presser l'exécution de ses ordres, et fit le signal de porter sur l'ennemi. Le vent avait molli, la mer était très grosse, l'ennemi laissait arriver, et il fut impossible, de toute la journée, de parvenir à engager un nouveau combat. Le 24, au point du jour, l'armée anglaise n'était plus en vue que du haut des mâts; le vent ayant changé dans la nuit, elle se trouvait au vent de la flotte combinée. Celle-ci chassa sur elle jusqu'à dix heures du matin; mais l'amiral Villeneuve, voyant l'impossibilité de la forcer au combat, se décida à lever la chasse, et dirigea sa marche pour opérer sa jonction avec l'escadre du Ferrol.

On a mis en doute si l'amiral Villeneuve avait fait, dans cette circonstance, tout ce qu'il était possible de faire pour la gloire du pavillon français. On a demandé si, le lendemain du combat, il n'aurait pas dû chasser à l'ennemi, et s'il ne lui aurait pas été possible de le join-

dre lorsqu'il se trouvait embarrassé dans sa marche par ceux de ses vaisseaux qui étaient en mauvais état, et par les deux vaisseaux espagnols qu'il avait pris. Nous ne nous arrêterons point à discuter ces questions; mais nous dirons seulement qu'aucun des deux amiraux qui combattirent l'un contre l'autre dans cette journée ne satisfit l'opinion publique dans son pays. Une note qui parut dans le *Moniteur*, au sujet de ce combat, insinuait « qu'il ne manquait à la marine française qu'un homme « de caractère et d'un courage froid et audacieux. » « Cet homme, disait la note, se trouvera peut-être un « jour, et alors on verra ce que peuvent nos marins [1]. » Calder ne fut pas plus heureux. Le gouvernement anglais crut que cet amiral pouvait, et aurait dû, livrer un second combat, dont le résultat eût été la destruction de la flotte combinée. Il fut traduit à la cour martiale, et un jugement le déclara convaincu de n'avoir pas fait, dans les journées des 23 et 24 juillet, tout ce qui était en son pouvoir. Cependant, ce tribunal considérant que cette faute n'était le résultat ni de la lâcheté ni de la trahison, mais celui d'une erreur de jugement, le condamna seulement à être réprimandé. Cette sentence satisfit sans doute l'orgueil national irrité; mais on la regarda généralement comme dictée par des considérations politiques.

Villeneuve, après avoir passé quelques jours dans la baie de Vigo, en repartit avec treize vaisseaux français, deux espagnols, sept frégates et deux bricks. Le 2 août, la flotte mouilla dans le port de la Corogne, et opéra sa jonction, dans la baie d'Arrès, avec l'escadre du Ferrol.

(1) Tout le monde sait que ces notes étaient rédigées par Bonaparte lui-même.

A sa sortie de cette baie, elle chercha, pendant trente heures, à lutter contre un vent violent et une mer très grosse, du N.-O., dans l'intention de se réunir à l'escadre de Brest; mais voyant que ses efforts étaient inutiles pour s'élever avec des vaisseaux d'une si grande inégalité de marche et de manœuvres, elle se dirigea sur Cadix, où elle entra le 20 août, n'ayant rencontré que quelques bâtiments de commerce anglais, qui furent pris, coulés ou brûlés. A son arrivée dans ce port, l'armée combinée s'augmenta encore de quelques vaisseaux espagnols, de sorte qu'elle se trouva composée de trente-trois vaisseaux de ligne, dont dix-huit français et quinze espagnols.

Ce n'était qu'à regret et contre son gré que l'amiral Villeneuve conservait le commandement de la flotte combinée. Les notes du *Moniteur* lui avaient fait connaître qu'il avait encouru les ressentiments du chef du gouvernement. « S'il est vrai, disait-il dans une de ses « dépêches au ministre de la marine, qu'il ne faille que « du caractère et de l'audace pour réussir, je ne laisserai « rien à désirer, à ma première sortie. » Informé, par des avis certains, que trente-trois bâtiments anglais croisaient à la hauteur de Cadix, et peiné de l'obstacle que cette force semblait mettre à son départ, il assembla un conseil de guerre composé des amiraux des deux nations, pour délibérer sur l'état des choses, et sur ce que ses instructions prescrivaient. Le conseil émit l'opinion unanime que, quel que fût le nombre des ennemis, on était prêt à les attaquer, si le chef du gouvernement l'ordonnait; mais, prenant en considération le texte des instructions de l'amiral, le conseil remarqua qu'elles recommandaient d'attendre une occasion favorable pour sortir; et l'on convint généralement que la supériorité

de l'ennemi exigeait qu'on différât l'appareillage. Pendant ce temps, l'amiral Rosily se rendait à Cadix. Villeneuve, instruit de son arrivée à Madrid, et que le bruit se répandait qu'il venait prendre le commandement de l'armée, écrivait au ministre Decrès, sous la date du 28 octobre : « Je suis étonné de votre silence sur la destination de l'amiral Rosily. Ce sera avec le plus grand plaisir que je lui remettrai le commandement en chef, s'il m'est permis de montrer, à la seconde place, que j'étais digne d'une meilleure fortune. Si les circonstances le permettent, j'appareillerai dès demain. » Malheureusement les circonstances changeaient ce jour-là même.

L'amiral Villeneuve, apprenant que Nelson venait de détacher cinq vaisseaux de son armée, crut qu'il ne pouvait saisir une occasion plus favorable. Il fit donc sans hésiter ses dispositions pour sortir, et l'appareillage de l'armée combinée s'exécuta dans les journées des 20 et 21 octobre 1805. Villeneuve, en marin expérimenté, avait prévu le genre d'attaque qu'il éprouverait. Dans des instructions délivrées, avant son départ, à chaque commandant, il avait développé avec une sagesse admirable les règles de la tactique, et précisé les différentes manœuvres qui devraient être exécutées, suivant les positions où les vaisseaux pourraient se trouver réciproquement. Une des phrases les plus remarquables de cette instruction est celle-ci : « Tout capitaine qui ne serait pas dans le feu ne serait pas à son poste, et un signal pour l'y rappeler serait une tache déshonorante pour lui. » Il faisait presque calme le 20, et les vents variaient du N.-E. au S.-E. et au S.; bientôt ils passèrent à l'O. et enfin au S.-O., ce qui mettait l'armée ennemie au vent. L'amiral tint le vent sur trois colonnes pour

s'en approcher. Les signaux de la tour de Cadix et ceux des frégates chargées d'éclairer la route annonçaient en ce moment dix-huit voiles ennemies dans le sud. A midi, tous les bâtiments étant ralliés, l'amiral fit former l'ordre de marche. La flotte fit peu de chemin dans cette journée. A minuit elle était à peine à douze lieues dans le sud de Cadix. On apercevait des feux dans toutes les parties de l'horizon, et l'on entendait, par intervalles, des volées entières tirées par les bâtiments anglais qui indiquaient à Nelson la position de l'armée combinée. Toute la nuit, la flotte demeura assez bien ralliée; et chaque escadre fut à son poste. Le 21, au point du jour, on compta distinctement trente-trois voiles ennemies, dont vingt-sept vaisseaux de ligne, parmi lesquels on distinguait sept vaisseaux à trois ponts. On sait que l'armée combinée était forte de trente-trois vaisseaux, dont quatre seulement étaient à trois ponts. L'armée anglaise, qui était au vent, s'avançait en deux colonnes, toutes voiles dehors, sur l'armée combinée, l'une se dirigeant sur l'avant-garde et l'autre sur l'arrière-garde. Villeneuve alors, pour ne pas compromettre son arrière-garde, hissa le signal de virer tout à la fois vent-arrière. Ce mouvement fit changer le plan d'attaque de l'ennemi, qui, conservant ses deux colonnes, porta sur le corps de bataille celle qui était destinée pour l'arrière-garde. Nelson commandait, sur *le Victory* (de cent vingt canons), la colonne du vent, composée de douze vaisseaux, et le vice-amiral Collingwood, sur *le Royal Sovereign* (de cent vingt), celle dessous le vent, composée de quinze vaisseaux. Lorsque ces deux colonnes furent près d'arriver à portée de canon du centre de la ligne franco-espagnole, elles se divisèrent. Celle que conduisait le vice-amiral Collingwood fit porter, et se

dirigea sur le vaisseau espagnol *la Santa-Anna*, pour couper la ligne sur ce point. Nelson, avec la sienne, gouverna droit sur *le Bucentaure*, à bord duquel était l'amiral Villeneuve, qui fit en ce moment signal de commencer le feu, dès qu'on serait à portée. L'armée combinée, par suite des différentes évolutions qu'elle avait faites, était mal formée en ligne. Quelques vaisseaux se doublaient, d'autres se trouvaient sous le vent de leur poste; quelques-uns étaient acculés : de grands espaces se trouvaient vides, sans que les vaisseaux qui devaient s'y placer vinssent les remplir. C'est alors que le capitaine Lucas [1], commandant *le Redoutable*, voyant le danger auquel était exposé *le Bucentaure* par l'éloignement de son matelot d'arrière, et jugeant de l'impossibilité où se trouvait ce bâtiment de prendre son poste, força de voiles, et vint audacieusement poster son vaisseau dans la hanche du vent du *Bucentaure*. Par cette manœuvre, digne des plus grands éloges, le capitaine Lucas rendit impossible la manœuvre de Nelson, qui, quelque temps après, tomba blessé mortellement par une balle tirée de l'une des hunes du vaisseau *le Redoutable* [2].

On combattait depuis deux heures avec le courage le plus héroïque; le grand-mât et le mât d'artimon du *Bucentaure* étaient coupés; leurs gréements masquaient une grande partie des canons, du côté où ils étaient tombés, et diminuaient considérablement les moyens de défense du vaisseau. Le mât de misaine restait seul; on s'en servit pour arriver, démasquer *la Santissima Trinidad*, et faire en sorte de présenter le travers aux

(1) Voyez la notice Lucas.

(2) Voyez la notice Nelson.

trois vaisseaux qui le battaient en arrière. Dans ce moment, les gaillards et les passavants du *Bucentaure* étaient jonchés de morts, et la chute du mât de misaine vint encore ajouter à ce spectacle de destruction. L'amiral Villeneuve, qui, depuis le commencement de l'action, n'avait cessé de montrer le courage le plus calme, voyant son vaisseau totalement démâté, ordonna qu'on le transportât à bord d'un autre vaisseau; mais toutes les embarcations ayant été successivement brisées, cet ordre ne put être exécuté. Dans cet état de choses, ne pouvant plus manœuvrer, et sans défense contre quatre vaisseaux qui le foudroyaient, *le Bucentaure* amena son pavillon. Le vaisseau anglais *le Mars* vint l'amariner et prendre à son bord l'amiral Villeneuve. Il était alors trois heures après midi. Le résultat immédiat de ce combat, qui reçut le nom de *combat de Trafalgar*, fut que dix-sept vaisseaux de la flotte combinée tombèrent au pouvoir de l'ennemi. Toutefois plusieurs de ces vaisseaux coulèrent le soir même ou le lendemain du combat, par suite des avaries qu'ils avaient reçues; d'autres furent coulés ou brûlés, par l'impossibilité où ils étaient de tenir la mer; et enfin les équipages de quelques-uns, s'étant révoltés contre les Anglais, parvinrent à reprendre leurs bâtiments et à les diriger vers Cadix. Il résulta de ces diverses circonstances que les vainqueurs ne purent faire entrer à Gibraltar qu'un vaisseau français et trois espagnols. Les pertes en hommes de la flotte combinée furent considérables. Celle des Anglais, suivant leur rapport, s'éleva à près de seize cents hommes tués ou blessés, et la mort de l'amiral Nelson surtout plongea la nation britannique dans le deuil.

Ce ne fut qu'au mois d'avril 1806 que Villeneuve

quitta l'Angleterre. Il débarqua à Morlaix, et prit sur-le-champ la route de Paris. Arrivé à Rennes le 17, il crut convenable à sa position de pressentir le ministre de la marine sur les dispositions de l'empereur à son égard. Il écrivit donc au ministre Decrès pour l'informer de son arrivée en France, et il lui manda qu'il attendait à Rennes sa réponse, avant de continuer sa route. Il l'attendit en effet; mais, soit qu'elle ne fût pas favorable, soit que la mélancolie à laquelle il était livré depuis quelque temps fût parvenue à son dernier période, on le trouva, le 22, dans la chambre de l'hôtel où il était descendu, frappé de six coups de couteau, portés du côté du cœur. Il était tombé sur le dos, et avait encore l'instrument enfoncé de toute la longueur de la lame, dans la profondeur de la plaie qu'il s'était faite, et qui perçait le cœur. On trouva sur sa table une lettre qu'il avait écrite à sa femme, par laquelle il lui mandait qu'il ne serait plus quand cet écrit lui parviendrait. A côté de cette lettre étaient plusieurs paquets d'argent. Chaque paquet, étiqueté de sa main, portait le montant de la somme qu'il contenait et le nom de la personne à laquelle il était destiné. Ainsi finit, à l'âge de quarante-trois ans, un amiral dont la bravoure et les talents étaient généralement appréciés par le corps de la marine. Une des particularités les plus remarquables du combat de Trafalgar, c'est que les trois amiraux qui y commandaient en chef perdirent successivement la vie à peu d'intervalle.

Les contes les plus ridicules et les plus absurdes ont circulé sur la fin tragique de Villeneuve. Les uns ont dit qu'il s'était brûlé la cervelle; d'autres ont rapporté, sur la foi des Mémoires du docteur O'Méara, que, craignant d'être jugé par un conseil de guerre pour avoir

désobéi, à Trafalgar, aux ordres qui lui avaient été donnés de ne pas engager le combat, il s'était tué en s'enfonçant dans la poitrine une longue épingle qui avait pénétré jusqu'au cœur. Dans un ouvrage publié en 1825, sous le titre de *Mémoires de Robert Guillemard, sergent en retraite,* 2 vol. in-8°, ce prétendu sergent, qui se dit ancien secrétaire de Villeneuve, raconte que, la veille du départ de l'amiral pour Paris, il vit arriver, dans l'hôtel où il était logé à Rennes, quatre militaires vêtus en bourgeois, et que le lendemain matin, on le trouva étendu et sanglant sur son lit, dont les couvertures étaient éparses sur le parquet. « Cinq blessures « profondes, dit-il, perçaient sa poitrine, et aucun fer, au- « cune arme n'était auprès de lui. La première, la seule « idée qui se présenta à l'esprit des témoins de cette ca- « tastrophe fut que le général était mort victime d'un « assassinat. » Cette opinion paraît avoir été jusqu'ici la plus accréditée, et la calomnie a même été jusqu'au point d'accuser de ce crime un capitaine de vaisseau qui avait vaillamment combattu aux côtés de l'amiral à bord du *Bucentaure.* Il est constant aujourd'hui, ainsi que nous l'avons dit, que la mort de Villeneuve n'a eu d'autre cause que sa résolution, et que lui-même se l'est donnée. Ce fait est prouvé : 1° par le procès-verbal que dressèrent, le 23 avril 1806, les commissaires de police de la ville de Rennes, pour constater le lieu, la situation et les causes de l'événement; 2° par le procès-verbal de l'autopsie faite par un médecin et deux chirurgiens de cette ville; 3° par le réquisitoire du magistrat de sûreté, tendant à informer sur cet événement, et constater que l'amiral était renfermé seul dans son appartement, la clef dans la serrure en dedans, et par conséquent de son côté, et qui prouve que le couteau dont il s'est servi

pour se suicider était celui dont il faisait habituellement usage pour prendre ses repas; 4° l'information ouverte par le sieur Martin, magistrat de sûreté pour l'arrondissement de Rennes, et qui constate, d'une manière authentique, que l'amiral Villeneuve est le seul auteur de sa mort; 5° enfin, pour preuve péremptoire et dernière, la lettre suivante qu'il écrivit à sa femme la veille de sa mort; lettre trouvée à l'ouverture des scellés, et cotée n° 1, lettre *A*, à l'inventaire signé par MM. Camas, colonel d'artillerie, Le Testu, Le Blanc, juge de paix, et Levain, secrétaire. Cette lettre, dont l'original a été remis à M. Gibert, chargé des pouvoirs de la famille Villeneuve, est transcrite sur les registres de la police générale.

Rennes, le 21 avril 1806.

A madame Villeneuve, née Dantoine, à Valensole (Basses-Alpes).

« Ma tendre amie, comment recevras-tu ce coup? « Hélas! je pleure plus sur toi que sur moi. C'en est fait, « j'en suis arrivé au terme où la vie est un opprobre et « la mort un devoir. Seul ici, frappé d'anathème par « l'empereur, repoussé par son ministre, qui fut mon « ami, chargé d'une responsabilité immense dans un « désastre qui m'est attribué, et auquel la fatalité m'a « entraîné, je dois mourir! Je sais que tu ne peux goûter « aucune apologie de mon action. Je t'en demande par- « don, mille fois pardon, mais elle est nécessaire et « j'y suis entraîné par le plus violent désespoir. Vis « tranquille, emprunte les consolations des doux senti- « ments de religion qui t'animent; mon espérance est « que tu y trouveras un repos qui m'est refusé. Adieu,

« adieu, sèche les larmes de ma famille et de tous ceux « auxquels je puis être cher. Je voulais finir, je ne puis. « Quel bonheur que je n'aie aucun enfant pour re- « cueillir mon horrible héritage et qui soit chargé du « poids de mon nom? Ah! je n'étais pas né pour un pa- « reil sort; je ne l'ai pas cherché, j'y ai été entraîné mal- « gré moi. Adieu, adieu. »

« VILLENEUVE. »

Toutefois, nous devons dire que, dès que l'auteur des *Mémoires du sergent Guillemard* a eu connaissance du mal qu'il avait pu faire par cette publication, il s'est empressé de le réparer avec autant de probité que de courage. Voici la lettre qu'il a adressée à M. Bajot, rédacteur des *Annales Maritimes.*

Paris, le 8 octobre 1830.

Monsieur,

« Ce n'est que depuis quelques jours que j'ai lu, dans « le numéro de juillet 1828 de vos *Annales*, la notice « historique sur le vice-amiral Villeneuve, publiée par « M. Hennequin.

« Les détails donnés sur les derniers moments de cet « officier général, et surtout la lettre qu'il écrivit à sa « femme la veille de sa mort, prouvent, d'une manière « irrécusable, que cette mort fut le résultat d'un suicide, « et démentent complétement les bruits répandus dans « le temps sur son assassinat.

« J'ai peut-être contribué moi-même à propager cette « erreur, par la publication des *Mémoires du sergent « Guillemard*, où la mort de l'amiral Villeneuve se « trouve retracée avec des détails très circonstanciés et

« que plusieurs journaux ont reproduits. Mais *Guille-*
« *mard n'est qu'un personnage d'imagination et ses*
« *mémoires un roman historique,* où j'ai réuni à mes
« souvenirs personnels quelques événements peu con-
« nus, et qui, par leur obscurité, pouvaient fournir
« matière à un intérêt dramatique. Ainsi, tout ce qui
« dans cet ouvrage se rapporte au sujet en question est
« purement fictif. Lorsque je l'écrivis, je pensais que
« l'amiral avait été assassiné, et, sur cette donnée, je
« groupai les incidents et les personnages qui me servi-
« rent à la développer. Revenu maintenant de mon er-
« reur, et fixé d'une manière plus positive sur la nature
« de ce funeste événement, je verrais avec plaisir que,
« dans l'intérêt de la vérité, ma lettre pût trouver
« place dans l'une des plus prochaines livraisons de
« vos annales.

« Je suis, etc. »

« LARDIER, »

Ancien agent-comptable de la marine,

Chaussée Menil-Montant, n. 20.

MILIUS

(PIERRE-BERNARD),

CONTRE-AMIRAL, BARON, MAÎTRE DES REQUÊTES AU CONSEIL D'ÉTAT, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS, COMMANDEUR DE L'ORDRE DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE L'ORDRE DU BAIN D'ANGLETERRE, ET DE CELUI DE SAINT-WLADIMIR DE RUSSIE,

Né à Bordeaux le 4 janvier 1773, mort à Bourbonne-les-Bains le 11 août 1829.

Le jeune Milius venait d'atteindre sa quatorzième année lorsque son père le fit embarquer comme pilotin sur l'un des bâtiments du commerce dont il était armateur, et de 1787 à 1793, il fit dans un laps de temps d'environ cinquante mois une campagne aux Antilles et quatre à Saint-Domingue.

Lorsqu'en 1793 la guerre éclata entre la France et l'Angleterre, Milius quitta la marine du commerce, et il s'embarqua successivement comme chef de timonnerie sur les frégates *l'Andromaque* et *la Fraternité*, avec lesquelles il fit plusieurs croisières sur les côtes d'Espagne et aux Açores. Ayant été nommé aspirant de première classe en 1794, il passa en cette qualité sur la frégate *la Précieuse*, qui faisait partie de l'armée navale aux ordres de l'amiral Villaret de Joyeuse. Au combat que

cette armée soutint, le 1er juin 1794, contre celle de l'amiral Howe, Milius fut chargé par son capitaine d'aller dans un canot porter une remorque à un vaisseau totalement démâté. Cette mission était d'autant plus périlleuse qu'elle devait s'exécuter sous le feu de l'ennemi, et le jeune aspirant s'en acquitta avec tant de sang-froid, d'intelligence et d'intrépidité, que l'amiral Villaret l'éleva au grade d'enseigne de vaisseau, pour le récompenser de sa belle conduite en cette circonstance.

A la fin de l'année 1794, Milius reçut l'ordre de s'embarquer sur *la Virginie*, et il assista sur cette frégate aux brillants combats qui établirent dès cette époque la réputation du capitaine Bergeret qui la commandait. A celui de Groix (juin 1795) livré par l'armée navale aux ordres de l'amiral Villaret à celle de l'amiral Bridport, Milius déploya un si brillant courage qu'à la demande de son capitaine, il fut promu au grade de lieutenant de vaisseau (21 mars 1796).

Milius était embarqué comme lieutenant en pied chargé du détail sur *la Révolution*, qui faisait partie de l'armée navale aux ordres de l'amiral Morard de Galles, et il fit, sur ce vaisseau, l'infructueuse campagne d'Irlande. Il passa ensuite sur la frégate *l'Immortalité*, à bord de laquelle il participa aux trois combats qu'elle soutint sur les côtes d'Irlande, et dans le dernier desquels, cette frégate étant tombée au pouvoir des Anglais, il fut fait prisonnier de guerre. A son retour en France, après quelques mois de captivité, il s'embarqua, en 1799, sur *le Dix-Août*, et il fit sur ce vaisseau la belle campagne de la Méditerranée, lors de laquelle l'amiral Bruix ramena de Cadix à Brest l'armée navale espagnole.

En 1800, le gouvernement consulaire ayant résolu

qu'un voyage de découvertes autour du monde, et spécialement aux terres Australes, serait exécuté, deux bâtiments furent armés au Havre à cet effet: *le Géographe*, corvette de trente canons, d'une marche très avantageuse, et la gabare *le Naturaliste*. Le capitaine de vaisseau Baudin commandait *le Géographe* et l'expédition, *le Naturaliste* était sous les ordres du capitaine de frégate Hamelin [1]. Milius reçut l'ordre de s'embarquer comme second sur *le Naturaliste*. L'expédition, sortie du Havre le 19 octobre 1800, arriva à l'Ile-de-France au mois de mars de l'année suivante. Pendant cette relâche, le capitaine Hamelin, satisfait du zèle et des talents qu'avait déployés Milius pendant la campagne, demanda pour lui au commandant Baudin le grade de capitaine de frégate, qu'il lui accorda au mois d'octobre 1801.

Après un séjour d'environ cinq semaines dans cette colonie, l'expédition appareilla pour se rendre à la Nouvelle-Hollande. A son arrivée au Port-Jakson, la santé du capitaine Milius se trouva dans un tel état de délabrement qu'il fut déclaré incapable de continuer le voyage, et, à son grand regret, *le Naturaliste* remit à la mer sans lui. Quelques mois ayant suffi pour son rétablissement, Milius, qui savait que l'expédition devait relâcher une seconde fois à l'Ile-de-France, s'embarqua comme passager sur un bâtiment américain qui devait s'y rendre, après avoir visité les archipels des Arsacides, des Carolines, des îles Mariannes et la Chine. Il y arriva, en effet, dans les premiers jours du mois de septembre 1803. *Le Géographe* y était depuis un mois. Le commandant Baudin, qui depuis quelque temps était dangereusement

(1) Voir la notice Hamelin.

malade, ayant succombé le 16 septembre 1803, le capitaine Milius reçut du contre-amiral Linois, commandant les forces navales françaises dans les mers de l'Inde, l'ordre de prendre le commandement de ce bâtiment pour le ramener en Europe.

Les réparations dont *le Géographe* avait eu besoin se trouvant terminées, le capitaine Milius appareilla de l'Ile-de-France le 15 décembre 1803. Après une relâche d'environ trois semaines au cap de Bonne-Espérance, il en partit le 24 janvier 1804, et arriva à Lorient le 25 mars suivant. La durée du voyage du *Géographe* avait été de quarante-un mois et demi, et la somme des routes qu'il avait parcourues pendant ce laps de temps pouvait être estimée à dix-sept mille lieues marines, ou vingt-un mille lieues moyennes de France. Le premier soin du capitaine Milius fut de s'occuper du débarquement des diverses collections d'histoire naturelle qui étaient à bord. Indépendamment d'un grand nombre de caisses de minéraux, de plantes desséchées, de coquilles, de poissons, de reptiles et de zoophytes conservés dans l'alcool, de quadrupèdes et d'oiseaux empaillés ou disséqués, il y avait encore soixante-dix grandes caisses remplies de végétaux en nature, comprenant près de deux cents espèces différentes de plantes utiles, environ six cents espèces de graines, contenues dans plusieurs milliers de sachets, enfin une centaine d'animaux vivants, d'espèces rares ou tout-à-fait nouvelles[1].

(1) *Le ministre de la marine et des colonies au citoyen Milius, capitaine de frégate commandant la corvette* le Géographe, *à Lorient.*

Paris, le 12 germinal an XII (2 avril 1804).

« J'ai appris, citoyen, par votre lettre du 4 de ce mois, l'arrivée à Lorient de la corvette *le Géographe*, dont le contre-amiral Linois vous

Au mois de décembre de la même année, Milius reçut l'ordre de s'embarquer comme second sur le vaisseau *le Patriote;* mais il n'y resta que quelques mois, et le 21 mars 1805, il en débarqua pour prendre le commandement de *la Didon.* Cette frégate étant destinée à faire partie de l'armée navale combinée de France et d'Espagne, le capitaine Milius appareilla de Lorient dans les derniers jours du mois d'avril et la rallia à la Martinique. Il fit avec cette armée le trajet des Antilles en Europe, et il participa au combat qu'elle livra, le 22 juillet 1805, par la latitude du cap Finistère, à la flotte anglaise commandée par sir Robert Calder. Pendant la relâche que fit l'armée combinée au Ferrol, l'amiral Villeneuve donna l'ordre au capitaine Milius d'appareiller et d'aller à la recherche de l'escadre de Rochefort, commandée par le chef de division Allemand.

Quelques jours après sa sortie (le 10 août 1805), *la Didon* eut connaissance d'une frégate anglaise; elle fit porter dessus pour la reconnaître, et bientôt elle l'atteignit à portée de canon. C'était *le Phœnix*, de quarante canons. L'action commença immédiatement; elle dura près de trois heures à portée de pistolet et souvent plus

a confié le commandement à l'Ile-de-France, après la mort du capitaine de vaisseau Baudin.

« Le choix que le général Linois a fait de vous ne pouvait que mériter mon suffrage, et si les circonstances vous ont forcé à quitter l'expédition pour rétablir votre santé, vous n'en aurez certainement mis que plus de soins à conserver tous les objets qui en proviennent, et au rassemblement desquels vous avez vous-même concouru avec un zèle digne d'éloges; je sais aussi que vous avez constamment secondé, avec beaucoup de succès, toutes les opérations nautiques et géographiques qui ont eu lieu pendant le cours de l'expédition, et je me plais à vous en témoigner ici toute ma satisfaction.

« Decrès. »

près. Dès la première heure *la Didon* perdit successivement son mât d'artimon, puis son grand mât. Le capitaine Milius alors engagea le beaupré de sa frégate dans les haubans d'artimon du *Phœnix*, avec le dessein de l'aborder; mais ni ses injonctions réitérées, ni les efforts de ses officiers, ne purent résoudre son équipage à sauter à bord de la frégate anglaise. *La Didon* resta ainsi engagée trois quarts d'heure, pendant lesquels un feu nourri de canon et de mousqueterie régna constamment de part et d'autre. Le combat qui avait commencé à neuf heures et demie du matin, durait encore à midi. A ce moment le mât de misaine, le seul qui restât à *la Didon*, tomba sur le côté de tribord, et engagea la batterie qui faisait feu sur *le Phœnix*. Dans cet état, le capitaine Milius, à qui il devenait impossible d'opposer une plus longue résistance, se vit forcé d'amener son pavillon. *La Didon* avait eu vingt-six hommes tués et quarante-cinq blessés grièvement; au nombre des premiers étaient deux de ses principaux officiers. *Le Phœnix* eut quarante hommes hors de combat, dont douze tués. Le capitaine Milius fut conduit en Angleterre, d'où il ne revint qu'au mois de juin 1806. Ne pouvant comme prisonnier sur parole être employé activement, il fut nommé sous-chef des mouvements à Toulon. Il occupait encore ce poste lorsqu'au mois d'octobre 1810, sur la demande du prince Eugène Napoléon, vice-roi d'Italie, il reçut l'ordre de se rendre à Venise pour y diriger le service des mouvements de ce port. Milius s'acquitta de ces nouvelles fonctions avec tant de zèle et d'activité que le prince vice-roi demanda pour lui à l'empereur le grade de capitaine de vaisseau au service de la marine italienne, grade auquel il fut nommé par décret impérial du 19 décembre 1811. Après avoir exercé pendant

environ deux ans les fonctions de directeur du port et de chef militaire à Venise, le capitaine Milius fut appelé au commandement du vaisseau de soixante-quatorze *le Royal-Italien.* Il allait en prendre possession lorsque survinrent les événements de 1814. A cette époque des propositions lui furent faites pour rester au service de la marine autrichienne, mais il refusa et rentra en France.

Au mois d'août 1814, Milius fut nommé au commandement du vaisseau *le Lys,* et chargé de celui de la division navale destinée à la reprise de possession des colonies de la Martinique et de la Guadeloupe. Cette mission remplie, le commandant Milius rentra à Brest dans les derniers jours du mois de janvier 1815. Nous croyons devoir transcrire ici la dépêche que lui écrivait le ministre de la marine au sujet de cette mission.

Paris, le 5 février 1815.

« Monsieur, j'ai reçu vos lettres des 3 et 22 octobre, de la Martinique et de la Guadeloupe, celles du 11 janvier, au nombre de deux, de la rade de Groix, et vos trois lettres de Brest du 18 du même mois, auxquelles étaient joints l'extrait de votre journal et des tableaux d'observations astronomiques et météorologiques, faites pendant la campagne sur le vaisseau *le Lys,* que vous commandiez.

« J'ai lu toute cette correspondance avec le plus grand intérêt; elle m'a offert les preuves de votre activité, de votre prévoyance et de la dignité que vous avez apportée dans vos relations avec les autorités anglaises qui occupaient encore la Martinique et la Guadeloupe à l'époque de votre départ.

« Il ne m'a pas échappé qu'au milieu des soins que demandait l'objet principal de votre mission, vous avez donné une attention aussi constante à l'instruction nautique de vos officiers, aux observations qui intéressent l'astronomie et la physique, et à l'accroissement des collections d'histoire naturelle.

« Vous ne pouviez justifier d'une manière plus distinguée que vous ne l'avez fait dans le cours de cette mission l'opinion que donnaient de vous vos services antérieurs; je m'empresse de vous témoigner ma satisfaction, et vous devez compter que je saisirai la première occasion de faire valoir les nouveaux titres que vous venez d'acquérir à la bienveillance du roi.

« Recevez, Monsieur, l'assurance de ma parfaite considération.

« Comte BEUGNOT. »

(*De la main du ministre.*) « Je me flatte que M. le capitaine Milius ne doute pas que cette lettre ne contienne la véritable expression de toute l'estime que sa correspondance m'a inspirée. Les marins de son espèce sont très bons durant la guerre et ne perdent rien à la paix. J'aime à voir le commandant de *la Didon* nous rapporter une belle collection de plantes et d'excellentes observations astronomiques. »

En 1815, l'empereur de Russie ayant demandé à Louis XVIII de faire transporter à Cronstadt, par des bâtiments français, quatre cents marins russes qui se trouvaient à Rotterdam, le commandant Milius fut chargé de se rendre en Hollande pour diriger les mouvements nécessaires à l'embarquement de ces marins. Le zèle et la promptitude qu'il apporta dans l'exécution de cette mission lui méritèrent les éloges particuliers du ministre.

A son retour de la Hollande, le roi nomma le commandant Milius aux fonctions de directeur du port de Brest. Il occupait ce poste depuis environ quinze mois, lorsque le vice-amiral Bernard de Marigny fut nommé au commandement de la marine; cet officier général ne tarda pas à apprécier le zèle et les talents de Milius, et à l'occasion de quelques prétentions qui s'étaient élevées sur ses attributions de service, M. de Marigny lui écrivait en ces termes: « Le roi m'a honoré de sa con-« fiance en me nommant au commandement de la ma-« rine à Brest. Assurément personne n'a plus que moi « le désir de le bien servir; mais je suis vieux, j'ai be-« soin d'être secondé par la probité, le mérite, l'expé-« rience et la fidélité. Vous avez tout cela, Monsieur; « vous êtes dans la force de l'âge et du talent; vous « rendez à l'État de grands services; vous pouvez lui en « rendre de plus grands encore, en continuant ce que « vous avez commencé, en maintenant l'économie, « l'ordre, l'activité dans une direction que vous avez « régénérée, et qui est bien certainement la première de « l'Arsenal.

« Faites-moi part de tout ce que vous croyez bon et « utile, signalez-moi les abus et les imperfections à dé-« truire; vous me trouverez toujours prêt, toujours plein « d'estime et de confiance en vous. Je n'aurai qu'un re-« gret, celui d'être forcé de garder le silence sur le véri-« table auteur du bien que vous me mettrez à même de « faire; mais votre récompense sera dans votre cœur « comme dans le mien, et il m'est doux de croire que « vous attachez quelque prix aux sentiments que je vous « porte. »

Une pareille lettre honore autant celui qui l'écrit, que celui à qui elle est adressée.

Bientôt Milius fut appelé à parcourir une nouvelle carrière; une ordonnance royale du 11 mars 1818 le nomma commandant et administrateur pour le roi à l'île Bourbon; sous son commandement, cette colonie atteignit le plus haut point de prospérité; c'est lui qui, le premier, réveilla chez les habitants cet esprit d'entreprises et d'associations commerciales qui ont eu des résultats si satisfaisants. Par son caractère ferme et droit, à la fois, il sut contenir les esprits remuants, et en même temps, il sut reconnaître et protéger les hommes véritablement utiles au pays et au gouvernement.

Pendant son administration, le choléra-morbus éclata avec violence à l'île Maurice (autrefois l'Ile-de-France); le nombre des victimes s'accroissait tous les jours et le danger devenait imminent pour Bourbon, exposé par ses fréquentes relations commerciales avec cette île au même fléau. Le gouverneur Milius prend aussitôt toutes les mesures que la prudence exige; par une proclamation, il fait connaître les précautions sanitaires à suivre pour prévenir ou atténuer les effets de la maladie à laquelle étaient en proie les habitants de l'île Maurice. Mais ce qui contribua le plus au succès de ses efforts, ce fut sa conduite personnelle en cette circonstance.

Malgré ses précautions et ses soins, le choléra ne tarda pas à se manifester à Bourbon. Instruit, dès les premiers moments de l'invasion de cette maladie, que la terreur s'était emparée de tous les esprits, et sachant combien cet état moral des habitants pouvait contribuer à augmenter les progrès de ce fléau, on le vit parcourir les places, les rues et les endroits fréquentés, haranguer ceux qui se pressaient sur son passage, leur prodiguer des secours et des consolations, et les exhorter surtout à bannir toute crainte du mal. Souvent il en-

trait dans les maisons où gisaient les malades, s'efforçait de relever leur courage abattu, les exhortait à la résignation, et, pour détruire l'idée de la gravité de la maladie et surtout de sa contagion, il prenait leurs mains baignées d'une sueur froide et n'hésitait pas à les presser entre les siennes. Ce fut par ce moyen qu'il parvint à diminuer l'intensité de ce fléau, qui, ne faisant point de progrès, cessa bientôt, et rendit le calme à tous les esprits.

Les honneurs et les distinctions vinrent récompenser le zèle du gouverneur de Bourbon; par une ordonnance du 22 août 1819, il fut créé baron, et, le 5 juillet de l'année suivante, il fut fait officier de la Légion-d'Honneur, dont il était chevalier depuis la création de l'ordre.

Milius administrait l'île Bourbon depuis trois ans, lorsque l'état de sa santé, altérée par le climat et les fatigues de toute espèce, le força à demander son rappel; il l'obtint et rentra en France au mois de juillet 1821. Une nouvelle distinction l'y attendait; tandis qu'il était occupé au sein de sa famille, à Bordeaux, du soin de rétablir sa santé, il apprit son élévation au grade de commandeur de la Légion-d'Honneur, par ordonnance royale du 15 septembre 1821.

La manière distinguée dont le baron Milius avait administré la colonie de Bourbon, les talents qu'il avait déployés dans ce gouvernement, firent jeter les yeux sur lui pour celui de la Guiane française, et, par ordonnance du 1er septembre 1822, il fut nommé commandant et administrateur pour le roi à Cayenne. Par une autre ordonnance du 15 du même mois, il fut nommé maître des requêtes en service extraordinaire.

Le gouvernement avait conçu le projet de former à environ quinze lieues de l'embouchure de la rivière

Mana un établissement pour l'exploitation des beaux bois de construction qui s'y trouvent en abondance ; le baron Milius, chargé de le fonder, n'hésita pas à s'exposer à tous les dangers d'un climat meurtrier et à toutes les fatigues inséparables d'un nouvel établissement colonial. Presque tout le temps de son administration se passa au milieu des forêts et sous la tente, sur des bords marécageux, et il n'y a pas de doute que c'est là qu'il a puisé le germe de la maladie qui l'a conduit si jeune encore au tombeau. En effet, l'insalubrité du climat fit périr en peu de temps, et successivement, tous les colons qui vinrent s'établir sur ces bords, et après deux ans de séjour dans cette résidence, Milius lui-même se vit forcé de demander un congé pour venir rétablir, en France, sa santé totalement délabrée. Il y arriva au mois de mai 1825 ; mais les médecins lui ayant fait connaître que, dans l'état où il se trouvait, il devait regarder son retour à Cayenne comme désormais impossible, il demanda et obtint la démission de cet emploi. A son départ de Cayenne, les habitants de cette colonie lui avaient fait don d'une épée, comme témoignage de leur reconnaissance pour son administration bienfaisante.

Au mois de juillet 1827, le baron Milius fut nommé au commandement du *Scipion*, à Toulon, et c'est sur ce vaisseau qu'il prit une part si glorieuse au combat de Navarin (20 octobre 1827), fait d'armes par lequel il termina sa carrière militaire.

Par une ordonnance du 18 novembre 1827, le baron Milius fut promu au grade de contre-amiral, récompense bien méritée de ses longs et utiles services, et c'est en cette qualité qu'il fut chargé, en 1828, de procéder à l'inspection des équipages de ligne et des troupes de la marine dans les ports de Cherbourg, Brest et Lorient.

Au mois d'avril de la même année, le roi d'Angleterre adressa au baron Milius les insignes de l'ordre du Bain, et l'empereur de Russie ceux de Saint-Wladimir, comme témoignage de leur admiration pour la bravoure qu'il avait montrée au combat de Navarin.

Malheureusement l'état de sa santé ne lui permit pas de jouir longtemps du grade et des honneurs qu'il venait d'obtenir; au commencement du mois de juillet 1829, une attaque de paralysie le mit dans la nécessité de se rendre aux eaux de Bourbonne, où une mort subite le surprit le 11 août suivant. Peu de carrières, comme on le voit, ont été plus remplies que celles du contre-amiral Milius, car il n'y a eu pour ainsi dire aucun intervalle de repos dans sa vie si laborieuse et si honorable.

KERGUELEN

(YVES-JOSEPH, COMTE DE),

CONTRE-AMIRAL, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

Né à Quimper le 13 février 1734, mort à Paris le 3 mars 1797.

Kerguelen était issu d'une famille noble de Bretagne, dont l'ancienneté se perd dans la nuit des temps.

Après avoir fait de brillantes études au collége de Quimper, il entra dans la marine comme garde au mois de juillet 1750, et il fit en cette qualité une campagne sur le vaisseau *le Protée*, qui faisait partie de l'escadre d'évolution aux ordres de M. Perrier. En 1753, le jeune Kerguelen était embarqué sur *le Tigre*. Ce vaisseau ayant été démoli à Quebec, il repassa en France sur *l'Algonquin*, qui avait été construit en ce port. Nommé enseigne de vaisseau au mois d'octobre 1755, il passa sur la frégate *l'Héroïne*, qui faisait partie de l'escadre du comte de Macnemara, et avec laquelle il fit une nouvelle campagne au Canada. Pendant les années 1758 et 1759, il fit, sur le vaisseau *le Courageux*, diverses campagnes à Saint-Domingue et aux Antilles.

En 1760, le vaisseau du roi *le Sage*, de soixante-quatre canons, ayant été cédé à des particuliers pour être armé en course, le commandement en fut offert à Kerguelen

qui l'accepta. En sortant du port de Brest, il se dirigea sur Saint-Domingue, où il trouva le vaisseau *le Courageux* de soixante-quatorze aussi armé en course. Kerguelen proposa au commandant (M. Dugué-Lambert) de se réunir à lui pour aller attaquer les vaisseaux anglais *le Centaure*, de soixante-quatorze, et *l'Hampshire*, de cinquante, qui bloquaient le vaisseau français *la Sainte-Anne*, au Port-au-Prince; mais M. Dugué, qui avait des instructions particulières de ses armateurs, ne put accueillir la proposition de Kerguelen.

Après avoir croisé pendant quelque temps sur les côtes de Saint-Domingue, où il fit plusieurs prises, il rentra dans les mers d'Europe et alla établir une croisière sur les côtes d'Irlande; elle fut fructueuse, car il s'y empara de dix bâtiments anglais richement chargés. Kerguelen faisait route pour rentrer au port, lorsqu'il fut rencontré par le vaisseau *le Magnanime*, qui, suivi de deux autres vaisseaux, lui donna la chasse; mais, grâce à la supériorité de marche du *Sage*, il parvint à leur échapper et à entrer à Lorient, à la vue d'une escadre de sept vaisseaux qui bloquait ce port et auxquels il avait gagné le vent.

Lorsqu'en 1762 le roi ordonna la réunion au port de Dunkerque de trois cents bateaux plats destinés à opérer une descente en Angleterre, Kerguelen fut désigné pour commander l'escadre composée de frégates, de corvettes et de prames qui devait escorter et protéger cette flottille; mais quelque temps après l'expédition fut contremandée.

A la promotion du 1er mai 1763, Kerguelen, qui avait fixé l'attention du ministère par une suite de brillants services, fut fait lieutenant de vaisseau. A cette époque il s'occupait d'un projet qu'il fut autorisé à mettre à exé-

cution l'année suivante. En effet, il fit construire à Brest la corvette *la Lunette*, portant quatre canons de vingt-quatre, et il en prit le commandement. Ce nouveau genre de bâtiment qui, tirant très peu d'eau, pouvait aller à la rame et à la voile, était propre à protéger une descente et aux diverses missions à remplir sur des côtes ou dans des rivières.

En 1767 le gouvernement, voulant protéger et étendre la pêche de la morue sur les côtes d'Islande, ordonna l'armement, à Brest, de la frégate *la Folle*, de vingt-six canons, destinée à se rendre dans ces parages. Cette mission, si importante pour le commerce français, avait été sollicitée par plusieurs capitaines de vaisseau: mais M. de Choiseul-Praslin, alors ministre de la marine, crut devoir la confier à Kerguelen, quoiqu'il ne fût que lieutenant de vaisseau. Sorti de Brest le 27 avril 1767, il arriva le 12 mai suivant en vue du cap Heckla; faisant alors route à l'O.-N.-O., il alla prendre connaissance des îles Westerman, et mouilla le 22 dans la baie de Patrix-Fiord. Pendant son séjour dans cette baie, il se livra à des travaux précieux pour la science et à des observations utiles pour la navigation dans ces parages. Vers le milieu de l'été, le besoin de se procurer des vivres frais et du bois força Kerguelen de se rendre à Bergen, en Norwège. Pendant le temps que les pêcheurs employèrent à chercher un passage au milieu des glaces pour changer leurs parages de pêche, il se livra, sur les mœurs, les usages et le commerce des habitants de ce pays, à des observations qu'il a consignées dans la relation de son voyage dans la mer du Nord. Tous les bâtiments pêcheurs devant quitter ces mers à la fin d'août, la mission de Kerguelen se trouvait terminée; en conséquence il appareilla pour se rendre à Brest, où il arriva

le 29 septembre de la même année, après une campagne de cinq mois, pendant laquelle il s'était élevé jusqu'au 69e parallèle nord. Au retour de cette campagne, il fut chargé de se rendre en Angleterre pour y examiner tout ce qui était relatif aux constructions navales, et il s'acquitta de cette mission avec autant de zèle que d'intelligence.

L'année suivante (1768) Kerguelen fut chargé une seconde fois d'aller protéger la pêche sur les côtes d'Islande, de faire de nouvelles observations nautiques dans les mers du Nord, et on lui donna à cet effet le commandement de la corvette *l'Hirondelle*. A son retour il publia la relation de ces deux voyages, et il eut l'honneur de la présenter au roi.

Pendant les années 1769 et 1770, Kerguelen fut employé à exécuter des sondes, à faire des relèvements sur les côtes de France, et à placer des balises à l'entrée de divers ports.

Depuis longtemps Kerguelen avait formé le projet de découvrir les terres australes et de faire un voyage dans la partie méridionale du globe, pour tâcher de trouver quelques terres dans l'espace immense des mers qui environnent le pôle sud entre le cap Horn, la Nouvelle-Hollande et le cap de Bonne-Espérance. Ces mers renfermant une étendue de plus de quinze cents lieues de diamètre, les géographes et les savants étaient persuadés qu'il y existait un continent. Cet espace était entièrement inconnu, on ignorait même que la Nouvelle-Zélande fût une île; on croyait que c'était une partie du continent austral, et ce n'est qu'après le premier voyage du capitaine Cook, en 1770, qu'on apprit que c'étaient deux îles séparées par un canal navigable. Kerguelen se rendit donc à Versailles au mois de septembre 1770,

pour soumettre au ministre de la marine le plan d'une campagne de découvertes dans les mers Antarctiques. A cette époque, tout paraissant faire présager une rupture prochaine entre la France et l'Angleterre, le projet de Kerguelen ne put être accueilli, et il fut même désigné pour le commandement de la frégate *la Renommée*, dans le cas où la guerre aurait lieu.

Au commencement de l'année suivante, l'horizon politique s'étant éclairci, Kerguelen présenta de nouveau ses plans de campagne à l'abbé Terray, qui avait succédé à M. le duc de Praslin au département de la marine, et cette fois ils furent approuvés. Il reçut en conséquence l'ordre de se rendre à Lorient pour y prendre le commandement du vaisseau *le Berrier*. Ses instructions lui enjoignaient de vérifier et de s'assurer si le système proposé par le chevalier Grenier, de suivre une nouvelle route pour se rendre de l'Ile-de-France à la côte de Coromandel, était praticable.

Après avoir rempli cette première partie de sa mission, Kerguelen était chargé d'aller à la découverte des terres australes, dont Gonneville, en 1504, n'avait découvert qu'un des points avancés. Il devait examiner les productions de ce pays, sa culture, ses manufactures, s'il y en avait, et enfin quel parti on pourrait en tirer pour le commerce du royaume. L'abbé Rochon était attaché à cette expédition en qualité d'astronome, et chargé de déterminer par des observations astronomiques la position des différents points où elle relâcherait.

Kerguelen, parti de Lorient le 1er mai 1771, arriva à l'Ile-de-France le 20 août suivant. Le vaisseau *le Berrier*, qu'il montait, étant peu propre à la mission qu'il devait remplir, Kerguelen proposa aux administrateurs de

cette colonie de lui substituer les flûtes *la Fortune* et *le Gros-Ventre*, et, sa demande ayant été accueillie, il appareilla le 13 septembre, vingt jours après son arrivée.

En partant de l'Ile-de-France, il se dirigea au nord corrigé pour traverser l'archipel qui est au nord de cette île, et, le 19 septembre, il découvrit un banc nouveau qu'il nomma *banc de la Fortune*. Il fit ensuite route pour s'élever au cinquième degré de latitude sud, parallèle que le chevalier Grenier conseillait de suivre, et, conformément à son opinion, Kerguelen y trouva constamment des vents d'est. Il alla ensuite faire des observations au milieu des îles Maldives, et prolongeant l'île de Ceylan depuis la pointe de Gal jusqu'à la baie de Trinquemale, il fit sur toutes ces côtes des remarques et des observations nautiques qu'il communiqua à son retour à l'Académie de marine.

Le 1er novembre suivant, il repassait au sud de la ligne, la mousson avait changé, et son intention était d'examiner encore dans cette nouvelle mousson le règne et la direction des vents sous le parallèle de cinq degrés sud. Ainsi que l'annonçait le chevalier Grenier, il les trouva constamment de la partie d'ouest et du sud-ouest, mais généralement faibles, d'où il conclut, avec l'abbé Rochon, que les avantages offerts par cette route étaient plus que balancés par les dangers auxquels on était exposé en la parcourant[1]. Après avoir exécuté cette première partie de ses instructions, Kerguelen, qui te-

(1) Depuis le voyage de Kerguelen on a acquis une connaissance plus complète de ces mers; l'opinion de d'Après et du chevalier Grenier a pris le dessus, et la route qu'ils proposaient est aujourd'hui généralement suivie par les bâtiments qui vont dans l'Inde pendant la mousson du nord-est.

nait la mer depuis près de trois mois sans avoir fait aucune relâche, fit route pour l'Ile-de-France, où il arriva le 8 décembre 1771.

Son premier soin fut de mettre ses bâtiments en état de reprendre la mer, pour aller à la recherche des terres australes, et le 16 janvier 1772 ils appareillaient. Il dirigea la route pour s'élever au sud de l'Ile-de-France. Le 12 février, étant par 50° 5' de latitude sud, et par 60° de longitude orientale estimée, ont eut connaissance d'une petite île à environ quatre lieues. Le lendemain matin on en vit une nouvelle, et, continuant la route à l'E. 1/4 N.-E., on distingua un gros cap très élevé, et ensuite une continuation de terres qui s'étendaient à toute vue, depuis le N.-E. jusqu'au sud du compas, ce qui comprenait environ vingt-cinq lieues d'étendue de côtes. C'étaient les terres australes. Kerguelen se concerta avec le capitaine du *Gros-Ventre* sur les moyens de reconnaître et d'aborder cette côte. Il fut convenu qu'une chaloupe de *la Fortune*, commandée par un officier, sonderait en avant et qu'elle serait suivie par *le Gros-Ventre*, sur lequel elle se replierait en cas d'événement. Dès le 13 au soir, et pendant quatre jours consécutifs, c'est-à-dire jusqu'au 18, des brumes épaisses accompagnées de neige et des temps par grains assaillirent les deux bâtiments. Le grand mât de *la Fortune*, qui était avarié, risqua plusieurs fois de tomber; force fut à Kerguelen de s'éloigner de terre et de se séparer du *Gros-Ventre*, qu'il avait perdu de vue depuis plusieurs jours. En conséquence il fit route pour l'Ile-de-France, où il arriva le 16 mars suivant[1].

(1) Le second capitaine du *Gros-Ventre*, qui avait abordé la terre, en

Le chevalier des Roches était alors gouverneur de cette colonie, et M. Poivre y remplissait les fonctions d'intendant; Kerguelen leur fit part de sa découverte; ils approuvèrent le parti qu'il avait pris, en raison de l'état de sa mâture, de revenir à l'Ile-de-France, et il fut convenu que, si on n'avait point sous peu de nouvelles du *Gros-Ventre*, on armerait deux petits bâtiments pour aller à sa recherche, et en même temps perfectionner la découverte faite par Kerguelen.

Après avoir fait faire à *la Fortune* les réparations nécessaires, ces administrateurs l'expédièrent pour France. Elle appareilla de l'Ile-de-France le 27 mars 1772, et le 26 juillet suivant elle mouillait en rade de Brest, après une campagne de quatorze mois, dont treize sous voiles.

A son arrivée Kerguelen se rendit à la cour. Présenté au roi par M. de Boynes, ministre de la marine, il en reçut l'accueil le plus flatteur. Louis XV, frappé de la découverte d'un pays qui lui paraissait devoir être d'une grande importance pour la France, attacha de sa main la croix de Saint-Louis à la boutonnière de Kerguelen, et lui annonça qu'il le faisait capitaine de vaisseau.

L'envie, qui s'attache toujours aux grands succès,

avait pris possession au nom du roi avec toutes les formalités requises, et y avait laissé un écrit dans une bouteille.

Lorsqu'en 1776 le capitaine Cook fit son troisième voyage autour du monde, il reconnut la même ile, et y trouva la bouteille laissée par *le Gros-Ventre*. Dans la relation que ce célèbre navigateur a donnée de ce voyage, il dit qu'il a nommé cette terre *Terre de Kerguelen*, pour ne pas enlever à ce capitaine l'honneur de l'avoir découverte. Cela prouve que Cook n'avait pas, comme ceux de ses compatriotes qui ont dressé la carte de son troisième voyage, l'intention d'effacer le nom de Kerguelen de dessus les mappemondes.

n'épargna point Kerguelen, que sa promotion faisait passer sur le corps à quatre-vingts officiers de son grade, aussi se déchaîna-t-elle contre lui avec fureur. On assurait qu'il n'avait point aperçu de terres, mais seulement des glaces et des nuages, qu'il avait vu *le Gros-Ventre* toucher sur un rocher, et l'avait laissé périr sans lui porter secours; on alla même jusqu'à dire qu'il l'avait coulé bas à coups de canon. Toutefois ces calomnies, dont il était facile de démontrer l'absurdité, n'empêchèrent point le ministre de désigner Kerguelen au roi pour le commandement d'une nouvelle expédition destinée à vérifier et à compléter sa découverte.

Le vaisseau *le Roland* et la frégate *l'Oiseau*, qui la composaient, appareillèrent de la rade de Brest le 26 mars 1773. Kerguelen suivit la même route qu'il avait faite sur *le Berrier*, et, après une relâche d'environ six semaines au cap de Bonne-Espérance, il arriva à l'Ile-de-France le 29 août suivant. Dans un coup de vent qu'il avait essuyé sur le banc des Aiguilles, *le Roland* avait démâté de son mât d'artimon et de ses deux mâts de hune, et il avait besoin de mâts et de vergues; ceux d'un vaisseau qui avait péri à la côte quelque temps avant l'arrivée de Kerguelen servirent à les remplacer, et, le 16 octobre, il appareillait de l'Ile-de-France pour se rendre à Bourbon, où il devait prendre des rafraîchissements. Le 28 du même mois, *le Roland*, la frégate *l'Oiseau* et la corvette *la Dauphine*, qui leur avait été adjointe, mettaient à la voile pour les terres australes.

Ce ne fut que le 14 décembre suivant, et après avoir essuyé plusieurs coups de vent, que Kerguelen vit la terre; il eut connaissance de plusieurs îles auxquelles il assigna les noms de *Croy*, de *la Réunion* et de *Roland*; il en fit le relèvement, et depuis cette époque jusqu'au

16 janvier 1774, il explora une étendue de côtes d'environ quatre-vingts lieues.

Le 17, la division essuya une tempête des plus violentes; elle se trouvait heureusement alors à environ cinquante lieues de terre. Il y avait déjà trois mois que Kerguelen tenait la mer dans des parages inconnus et courait des dangers de toute espèce; ses équipages, épuisés de fatigues et attaqués du scorbut, manquaient de vivres et de rafraîchissements; ses bâtiments étaient tous dans le plus triste état. Il se résolut donc à s'élever au nord pour gagner les belles mers et les vents alisés; il se rendit d'abord à la baie d'Antongil (île Madagascar), puis au cap de Bonne-Espérance, et, le 7 septembre 1774, il mouillait dans la rade de Brest.

A peine Kerguelen fut-il de retour, que la clameur publique s'éleva de nouveau contre lui; les faveurs dont il avait été l'objet lui avaient fait beaucoup d'ennemis dans son corps. Un officier de son vaisseau publia contre lui un mémoire dans lequel il se plaignait d'en avoir été injurié, et renouvelait tous les griefs dont on l'avait accusé lors de son premier voyage. Un conseil de guerre fut assemblé à Brest pour examiner sa conduite, et pendant toute la durée de ce procès, il fut détenu à bord du vaisseau amiral avec la plus grande rigueur. Les principaux chefs d'accusation portés contre lui étaient d'avoir fait embarquer des femmes à bord de son vaisseau, d'y avoir laissé mettre une grande quantité d'effets de commerce, et enfin d'avoir proposé un défi à tous ses officiers.

Kerguelen, dans la relation qu'il a publiée de ses deux voyages aux terres australes, se disculpe de tous ces faits, et il cite à l'appui de sa défense des lettres fort honorables qui lui ont été adressées par des officiers

distingués qui avaient servi sous ses ordres, et qui le regardaient comme victime de la haine et de l'envie. Au nombre de ces lettres sont celles que lui ont écrites le comte d'Aché, vice-amiral, président du conseil de guerre; le comte d'Estaing; M. Fouquet, chef d'escadre, et MM. de Rosily, enseigne de vaisseau, et Mahéo, aumônier du *Roland*.

Enfin, quatre mois après, une sentence du conseil de guerre le déclara déchu de son grade, et le condamna à être enfermé dans une prison de l'Etat, sans toutefois le priver de l'honneur de porter la croix de Saint-Louis.

Pendant sa captivité Kerguelen s'occupa de divers écrits relatifs à la marine. Ces écrits, qu'il a insérés à la suite de la relation de ses deux voyages dans les mers australes, sont : 1° *Observations sur la guerre d'Amérique* ; 2° *Observations sur la disposition des vaisseaux de guerre* ; 3° *Mémoire sur l'île de Madagascar* ; 4° *Observations sur la manière de faire la guerre contre l'Angleterre* ; 5° *Réflexions sur la marine* ; 6° *Réflexions sur le scorbut* ; 7° *Signaux de nuit et de jour pour servir aux vaisseaux du roi.*

En sortant du château de Saumur, où il était détenu depuis trois ans, Kerguelen employa les premiers moments de sa liberté à l'armement du corsaire *la Comtesse de Brionne*, de vingt canons, dont il prit le commandement. Sorti de la rade de l'île d'Aix le 4 mars 1779, Kerguelen se trouva, le 6, par un temps brumeux, à une demi-portée de canon d'un vaisseau de soixante-quatorze, qui était à la cape, sous le vent à lui. Aussitôt qu'il l'eut reconnu pour ennemi, il força de voiles au plus près pour s'éloigner. Le vaisseau anglais alors lui donna la chasse, en faisant feu des canons de sa seconde batterie. La

grosse mer donnait à ce vaisseau un grand avantage sur *la Comtesse de Brionne*, qui ne pouvait manœuvrer que difficilement au milieu des lames dont il était couvert. Toutefois Kerguelen, ayant fait jeter hors du bord six canons et deux de ses ancres, parvint à se soustraire à la poursuite de ce vaisseau, et alla établir sa croisière dans la mer du Nord, où il s'empara de sept bâtiments anglais richement chargés.

Lorsqu'au mois d'août 1792 Monge fut nommé ministre de la marine, il mit tous ses soins à faire rentrer au service ceux des anciens officiers qui s'en étaient éloignés par suite des persécutions qu'ils avaient éprouvées. Kerguelen était de ce nombre. Ayant été désigné à Monge comme l'un des plus intègres et des plus habiles officiers de l'ancienne marine, ce ministre se l'attacha comme adjoint. Déjà ils avaient concerté plusieurs plans utiles, et ils étaient sur le point de les mettre à exécution, lorsque tous deux se virent destitués sous prétexte de royalisme. Peu de temps après, Kerguelen fut l'objet des persécutions des représentants du peuple envoyés à Brest par le Comité de Salut public; il fut jeté en prison avec un grand nombre de ses camarades qui, comme lui, ne durent leur salut qu'à la chute de Robespierre.

Après huit mois de captivité, Kerguelen fut enfin rendu à la liberté. Au mois de mai 1793, il fut promu au grade de contre-amiral et nommé au commandement d'une division de six vaisseaux destinée à une campagne dans l'Inde; mais la pénurie de bâtiments en état de prendre la mer, et le manque absolu d'approvisionnements, de vivres et d'argent qu'éprouvait le port de Brest à cette époque, furent la cause que cette expédition ne put avoir lieu.

En 1795, Kerguelen commandait une des divisions de l'armée navale de Brest, aux ordres de l'amiral Villaret de Joyeuse, et ce fut à son expérience, ainsi qu'à ses sages conseils, que dans deux circonstances l'armée dut son salut.

En 1796, le contre-amiral Kerguelen fut compris dans le nombre des officiers de la marine que le pouvoir ombrageux de cette époque crut devoir éliminer de ce corps; mais des voix courageuses s'élevèrent en sa faveur au sein de l'Assemblée législative, et non-seulement il ne fut point destitué, mais il était même question de lui confier le portefeuille de la marine, lorsqu'il mourut, à la suite d'une courte maladie, le 3 mars 1797.

On a de Kerguelen plusieurs ouvrages: 1° *Relation d'un voyage dans la mer du Nord, aux côtes d'Irlande, du Groënland, de Ferro, de Schettland, des Orcades et de Norwège*, fait en 1767 et 1768, cartes et figures; Paris, 1771, 1 vol. in-4°. On y trouve des détails succincts, mais en général curieux, sur ces divers pays et sur le commerce de Berghen. L'ignorance de la langue des peuples qui les habitent fait que l'auteur orthographie mal les noms des lieux, mais il rectifia plusieurs erreurs des cartes françaises, et se montra navigateur soigneux et instruit; 2° *Relation de deux voyages dans les mers australes et des Indes*, faits en 1771, 1772, 1773 et 1774; Paris, 1 vol. in-8° avec carte; 3° *Relation des combats et des événements de la guerre maritime entre la France et l'Angleterre*, 1 vol. in-8°; Paris, 1796. Des cartes marines de la Manche, une carte des îles Orcades, une carte de la partie septentrionale de l'île Kerguelen, située dans le Grand-Océan austral, par 49° 50' de latitude sud et 68° de longitude orientale, méri-

dien de Paris. Cette carte présente aussi divers points de vue de l'ile dessinés par MM. de Rosily, de Rochegude et autres officiers, qui faisaient partie de l'expédition de Kerguelen.



VAUGIRAUD

(PIERRE-RENÉ-MARIE, COMTE DE),

VICE-AMIRAL, GRAND'CROIX DE L'ORDRE ROYAL ET MILITAIRE DE SAINT-LOUIS,

Né aux Sables-d'Olonne en 1741, mort à Paris le 13 mars 1819.

Vaugiraud, issu d'une des plus anciennes familles de l'Anjou, était le second de trois frères, dont l'aîné, officier aux gardes françaises, fut massacré à la prison de l'Abbaye, dans la journée du 3 septembre 1792. Le dernier des trois périt en revenant de l'Inde, lors du naufrage du vaisseau *le David*.

Entré dans la marine comme garde, en 1755, le jeune Vaugiraud fut embarqué sur le vaisseau *l'Éveillé*, et il assista à la prise du vaisseau *le Greenwich*. En 1765 il fut nommé enseigne de vaisseau, et continua de donner des preuves de courage et d'activité.

La paix qui eut lieu en 1763 ne fut point pour Vaugiraud un temps de repos; il sollicita et obtint son embarquement sur l'un des vaisseaux de l'escadre d'évolution aux ordres du comte d'Orvilliers, qui bientôt après lui confia le commandement d'un aviso.

Le zèle et l'habileté que déploya Vaugiraud dans cette nouvelle position furent tels que l'amiral lui en donna

des éloges publics, et au retour de l'escadre à Toulon il l'envoya à Versailles pour rendre compte au roi des opérations de la campagne.

La guerre qui se ralluma, en 1778, entre la France et l'Angleterre, lui fournit l'occasion de se distinguer d'une manière plus brillante encore. En 1779 il était embarqué sur *le Fendant*, qui faisait partie de l'armée navale aux ordres du comte d'Orvilliers. Au combat d'Ouessant, le comte Duchaffaut, qui commandait ce vaisseau, ayant été blessé grièvement dès le commencement de l'action et se trouvant forcé de quitter le pont, chargea Vaugiraud de diriger la manœuvre; il s'acquitta de cette commission d'une manière si habile que l'amiral, après le combat, envoya féliciter le commandant du *Fendant* sur ses belles manœuvres, félicitations que le brave Duchaffaut s'empressa de reporter à Vaugiraud.

Quelque temps après la rentrée de l'armée navale dans le port de Brest, le feu se manifesta à bord du *Roland*. En un instant ce vaisseau devint la proie des flammes, et, par sa position, il menaçait la flotte entière d'un incendie général. Vaugiraud fit preuve dans cette circonstance d'une intrépidité telle que le comte d'Hector, commandant de la marine, en ayant rendu compte au roi, Sa Majesté lui fit écrire la lettre la plus flatteuse et la plus honorable.

Vaugiraud venait d'être nommé au commandement de la frégate *le Fox*, lorsqu'en 1779 le projet d'une descente en Angleterre fit réunir à Brest, sous les ordres du comte d'Orvilliers, les armées combinées de France et d'Espagne. Cet amiral, qui connaissait les talents et le zèle de Vaugiraud, fit choix de lui pour major en second, et lorsque le comte Duchaffaut succéda à l'amiral d'Orvilliers dans le commandement de l'armée combi-

née, il fit élever Vaugiraud au poste de major général, avec le grade de capitaine de vaisseau.

C'est en cette qualité qu'il fut ensuite employé dans l'armée navale aux ordres du comte de Grasse, qui avait pour mission de relever aux Antilles celle du comte de Guichen, et d'escorter un convoi de deux cents voiles. Cette armée était mouillée dans la rade du cap Français, à Saint-Domingue, lorsque tout à coup le feu éclata à bord de *l'Intrépide,* mouillé au milieu de l'armée. L'équipage de ce vaisseau, sourd à la voix de ses chefs, au lieu de se porter à éteindre l'incendie, se mutine et veut quitter le bord. Pendant ce temps le feu faisait des progrès si terribles, que l'armée et les habitants du cap attendaient dans la stupeur les résultats de l'explosion. Vaugiraud demanda au comte de Grasse la permission de voler au secours du commandant de *l'Intrépide*, son compagnon d'armes et son ami. Il arrive auprès du bâtiment en flammes, force les fuyards à y monter avec lui, unit ses efforts à ceux du capitaine, et se portant lui-même avec intrépidité au milieu du danger, ranime le courage abattu de l'équipage. Bientôt *l'Intrépide* s'ébranle et fait route pour la côte, où il s'échoue. Alors le capitaine et Vaugiraud font débarquer l'équipage, ensuite les officiers, et sortent les derniers. Cinq minutes après, le vaisseau, en sautant, couvrait la plage de ses débris et montrait à la ville et à l'armée à quel danger elles venaient d'échapper.

Au combat du 12 avril 1782, livré par l'armée navale aux ordres du comte de Grasse à celle de l'amiral Rodney, Vaugiraud était embarqué comme major général sur le vaisseau *la Ville de Paris*, que montait l'amiral. Malgré deux blessures qu'il avait reçues trois jours auparavant, il ne cessa pendant toute l'action de transmettre à l'ar-

mée les ordres du comte de Grasse, dont il subit le malheureux sort. Le conseil de guerre, assemblé à Lorient pour juger la conduite des principaux officiers de cette armée dans la funeste journée du 12 avril, donna de tels éloges à celle de Vaugiraud que le roi lui adressa une lettre de félicitation, en y ajoutant le brevet d'une pension de douze cents francs.

Pendant toute la durée de la paix de 1783, Vaugiraud fut employé dans diverses escadres d'évolution, et notamment dans celle aux ordres du comte d'Albert de Rioms, où il commandait en second. En 1788, il prit le commandement de la frégate *la Gracieuse* et celui de la station des Antilles. Lors des troubles qui éclatèrent, en 1789, à la Martinique, il seconda puissamment les efforts du général Viomesnil, qui en était gouverneur, et tous deux parvinrent à préserver cette colonie des malheurs dont elle était menacée. Peu de temps après, Vaugiraud revint en France, et se retira en Poitou, au sein de sa famille. Un décret de prise de corps rendu contre lui, en 1791, par l'Assemblée nationale, décida son émigration, ainsi que celle de sa famille; il se rendit à Coblentz, où il seconda le comte d'Hector dans l'organisation en compagnies du corps des officiers de la marine émigrés, et il prit le commandement de celle qui fut chargée d'accompagner les princes français, dont il partagea les fatigues et les dangers. Au licenciement de l'armée de Condé, le comte de Vaugiraud passa en Angleterre; sa réputation comme marin habile le fit choisir pour diriger l'expédition de Quiberon, et il indiqua à l'amiral Warren les points les plus propres à opérer la descente. Echappé au désastre de la journée du 21 juillet 1795, il revint à Londres avec le comte d'Artois, et y resta jusqu'en 1814.

Le retour des Bourbons en France y ramena le comte de Vaugiraud. A son arrivée le roi Louis XVIII le nomma vice-amiral, et par une décision du 13 juin 1814 Sa Majesté lui confia le gouvernement de la Martinique. Son nom était déjà connu dans cette colonie, aussi les habitants l'y reçurent-ils avec le plus grand enthousiasme. Pendant les Cent-Jours, il sut, par les bonnes dispositions qu'il prit et par la fermeté qu'il déploya, conserver la Martinique au gouvernement légitime, et préserver cette île des maux que la rébellion avait attirés sur la Guadeloupe.

Le comte de Vaugiraud gouvernait depuis plus de trois ans les Antilles, mais particulièrement la Martinique, avec le titre de gouverneur général des îles françaises du Vent, lorsqu'en 1817, le roi ayant jugé convenable d'adopter une nouvelle forme de gouvernement qui réunît dans chacune de nos colonies les pouvoirs de gouverneur et ceux d'intendant entre les mains d'un gouverneur et administrateur pour le roi, il fut remplacé à la Martinique par le lieutenant général baron Donzelot. Il revint à Paris au mois de septembre 1818, et il y mourut le 13 mars 1819, au milieu de sa famille et de ses amis, regretté par son roi et par le corps entier de la marine, qui avait pour lui la vénération la plus grande et la mieux méritée.

ORVILLIERS

(LOUIS GUILLOUET, COMTE D'),

LIEUTENANT GÉNÉRAL DES ARMÉES NAVALES, COMMANDEUR DE L'ORDRE ROYAL ET MILITAIRE DE SAINT-LOUIS,

Né à Moulins en 1708, mort à... le...

Le père de d'Orvilliers, qui était gouverneur de Cayenne, le fit entrer dès l'âge de 15 ans dans les troupes qui formaient la garnison de cette colonie. Il y était parvenu au grade de lieutenant, lorsqu'en 1728, il passa dans la marine en qualité de garde, et fit successivement diverses campagnes à Saint-Domingue, à Quebec et aux Antilles.

En 1741, d'Orvilliers fut nommé enseigne des gardes de la marine, et il s'embarqua sur le vaisseau *l'Apollon* que commandait le comte de Macnemara, avec lequel il fit une campagne à Lisbonne. Fait chevalier de Saint-Louis en 1746, il prit le commandement de la compagnie des gardes de la marine qu'il conserva jusqu'en 1754, époque à laquelle, ayant été promu au grade de capitaine de vaisseau, il prit le commandement de *la Nymphe*. Cette frégate faisait partie de l'escadre d'évolutions aux ordres du marquis de la Galissonnière.

Au désarmement de cette escadre, il passa successivement sur les vaisseaux *le Belliqueux* et *le Guerrier*, avec lesquels il fit diverses campagnes à Saint-Domingue et aux Antilles. Ce fut pendant le cours de la dernière de ces campagnes que d'Orvilliers fut fait chef d'escadre, et promu à la dignité de commandeur dans l'ordre de Saint-Louis.

Au mois de février 1778, un traité d'amitié et de commerce avait été signé entre la France et les Etats-Unis d'Amérique insurgés contre l'Angleterre depuis l'année 1776. Au mois d'avril suivant, le comte d'Estaing était sorti de Toulon avec douze vaisseaux et quatre frégates pour se rendre dans la Delaware. Cette escadre avait pour mission d'observer les mouvements des forces navales anglaises aux ordres de l'amiral Howe dans ces parages, de prêter aux Américains tous les secours qu'ils pourraient réclamer; mais les instructions données à l'amiral français lui prescrivaient de ne se livrer à aucun acte d'hostilité contre le pavillon britannique.

Louis XVI, en secourant les Etats-Unis, en leur accordant une protection ouverte, ne se croyait cependant pas en guerre avec l'Angleterre, et il attendait qu'un outrage fait à son pavillon, ou des dommages causés au commerce français, lui donnassent le droit d'user de représailles et d'agir hostilement. L'occasion ne tarda pas à se présenter. Au mois de juin 1778, la frégate *la Belle-Poule*, que commandait M. de la Clocheterie, est attaquée par la frégate anglaise *l'Aréthuse*, qui exige d'elle une visite à laquelle celle-ci se refuse. Un combat s'engage entre ces deux bâtiments, et *la Belle-Poule* rentre à Brest criblée de boulets, ayant eu quarante-cinq hommes tués et cinquante-sept blessés. Toutefois *l'Aréthuse*, démâtée de son grand mât et presque entiè-

rement désemparée, n'avait dû son salut qu'à la présence de deux vaisseaux anglais accourus à son secours.

En France, où, à cette époque, l'on demandait la guerre à grands cris, la nouvelle de ce combat fut reçue avec enthousiasme. Les Anglais avaient commencé les hostilités, la conscience du roi était désormais tranquille, et il ordonna dès lors l'armement et la sortie de tous les vaisseaux qui étaient dans le port de Brest.

Le comte d'Orvilliers, qui avait été fait lieutenant général des armées navales au commencement de l'année 1777, fut choisi pour commander l'armée destinée à se rendre dans l'Océan. Cette armée, forte de trente-deux vaisseaux et de quinze frégates ou bâtiments légers, sortit de Brest le 8 juillet 1778. Elle était divisée en trois escadres; la blanche, que commandait le comte d'Orvilliers, se composait de dix vaisseaux, dont deux à trois ponts; l'escadre blanche et bleue, de onze vaisseaux, était sous les ordres du comte Duchaffaut, et la bleue, aussi de onze vaisseaux, était commandée par le duc de Chartres, lieutenant général, qui montait *le Saint-Esprit*, de quatre-vingts canons. M. de la Mothe-Piquet était son capitaine de pavillon. L'escadre blanche et bleue formait l'avant-garde, la blanche était au corps de bataille et la bleue à l'arrière-garde.

Le 12 du même mois, l'amiral Keppel sortit de Plymouth à la tête de trente vaisseaux de ligne, dont sept à trois ponts. Le 23 les deux armées eurent connaissance l'une de l'autre. Elles se trouvaient alors à environ trente lieues d'Ouessant, et à la même distance des Sorlingues. Pendant quatre jours consécutifs elles manœuvrèrent pour se donner l'avantage du vent; enfin, le 27, le combat devint inévitable. Vers neuf heures du matin le comte d'Orvilliers s'aperçut que l'amiral anglais éle-

vait son arrière-garde au vent. Alors, pour déjouer ce projet et se rapprocher en même temps de l'armée anglaise, il fit virer la sienne vent arrière par la contremarche. A peine ce signal commençait à recevoir son exécution que l'amiral Keppel, et principalement son arrière-garde, força de voiles pour s'élever au vent, afin de pouvoir ensuite, en virant de bord, se trouver au vent de l'arrière-garde française qu'il espérait couper. Mais le comte d'Orvilliers déconcerta cette manœuvre par un mouvement habile autant que hardi; il fit revirer son armée tout à la fois, et présenta le combat à l'amiral anglais au bord opposé à celui sur lequel il venait à sa rencontre. Cette évolution, exécutée avec précision, obligea l'armée ennemie de se prolonger sous le vent. Le feu fut très vif de part et d'autre pendant plus d'une heure.

En combattant ainsi l'armée anglaise avait l'avantage de se servir de toutes ses batteries; pour le lui enlever, le comte d'Orvilliers fit signal à son arrière-garde d'arriver par un mouvement successif, et à son armée celui de se former en bataille tribord amures, afin de prolonger sous le vent, de queue en tête, l'armée anglaise. Toutefois, ce dernier signal n'ayant pas été exécuté assez promptement pour produire l'effet qu'il en attendait, l'amiral français continua son ordre de bataille renversé, en passant sous le vent de la ligne ennemie. Les Anglais ne firent aucune manœuvre pour empêcher cette évolution, quoiqu'ils eussent déjà reviré par la contremarche pour attaquer l'arrière-garde, mais ils profitèrent de leur position au vent pour se rallier en ordre de bataille, tribord amures, sans chercher à recommencer le combat. La nuit qui survint sépara les deux armées, et le lendemain, ne se trouvant plus en vue, les amiraux

firent route pour leurs ports respectifs. Huit des vaisseaux de l'armée anglaise avaient été très maltraités dans leurs mâts et leurs agrès, et du côté des Français six seulement avaient éprouvé des avaries majeures. Telle fut l'issue du combat d'Ouessant, combat sans résultats, mais où les manœuvres savantes du comte d'Orvilliers rendirent sans effet la supériorité que donnaient aux Anglais le rang de leurs vaisseaux et le calibre de leur artillerie. A Londres l'absence d'une victoire fut considérée comme une défaite; les amiraux Keppel et Palliser portèrent leurs plaintes réciproques devant un conseil de guerre qui, après une enquête de quelques mois, les acquitta l'un et l'autre.

Au commencement de l'année 1779, la France conçut le projet d'une descente en Angleterre; quarante mille hommes rassemblés sur les côtes de la Bretagne, de la Normandie et de la Picardie, devaient l'exécuter. Le moment paraissait favorable; les Anglais, menacés chez eux, seraient bientôt forcés de rappeler leurs troupes occupées dans l'Amérique septentrionale, et cette puissante diversion hâterait sans doute l'indépendance de leurs colonies révoltées. Le roi d'Espagne, Charles III, dont la médiation entre l'Angleterre et la France venait d'être hautement rejetée, consentit à s'allier avec cette dernière et à coopérer à ses projets en lui fournissant une armée navale.

Le 3 juin 1779, le comte d'Orvilliers sortit de Brest avec trente-deux vaisseaux pour se réunir à la flotte espagnole qui l'attendait à l'île de Cizarga, à la hauteur de la Corogne. Cette flotte, composée de trente-quatre vaisseaux, était commandée par l'amiral don Gaston. Les vents s'opposèrent longtemps à cette jonction, qui ne put s'opérer que le 25 juillet suivant. Les deux armées,

fortes de soixante-dix vaisseaux et d'un grand nombre de frégates et de corvettes, firent route pour la Manche. Trois cents bâtiments de transport réunis à Saint-Malo et au Havre étaient prêts à recevoir les troupes destinées à s'y embarquer.

L'armée combinée parut sur les côtes d'Angleterre le 15 août. A l'instant toutes les balises furent coupées et les bouées enlevées. On doubla les gardes dans les chantiers de Plymouth et de Portsmouth. Les banques furent fermées et le commerce interrompu. La majeure partie des habitants de cette dernière ville, ceux de Cornouailles et de Devonshire, se retirèrent précipitamment dans l'intérieur des terres, emmenant avec eux leurs familles et emportant leurs effets les plus précieux. La terreur s'augmenta encore par la prise du vaisseau *l'Ardent*, de soixante-quatre, qui fut amariné à la vue de terre. L'amiral Hardy, qui commandait l'armée navale anglaise forte de trente-sept vaisseaux, n'osa pas venir au secours de Portsmouth investi. Les vents favorisèrent mieux les Anglais. Un ouragan qui se déclara dans la nuit du 17 au 18 força l'armée alliée à sortir du canal. En vain le comte d'Orvilliers chercha-t-il, les jours suivants, à en fermer l'entrée à l'armée anglaise; contrarié par des vents constants de la partie du N.-E. et par des orages fréquents, il ne put empêcher l'amiral Hardy d'entrer dans Portsmouth, d'où il brava l'armée alliée, qui fit de vains efforts pour l'attirer au combat. L'équinoxe approchait; les vaisseaux français, qui tenaient la mer depuis près de quatre mois, commençaient à manquer de vivres et d'eau; une maladie contagieuse, qui régnait à bord de plusieurs d'entre eux, avait déjà enlevé plus de cinq mille hommes. Ces circonstances réunies forcèrent le comte d'Orvilliers à se séparer de l'armée espagnole et à rentrer à Brest.

A son arrivée il quitta le commandement de l'armée, irrité qu'il était de l'injustice des reproches qu'on lui faisait de n'avoir point intercepté les convois de la Jamaïque et des Iles du Vent, et de ne s'être pas servi plus utilement des immenses forces navales qui étaient à sa disposition.

Attaqué, quelques mois après, d'une maladie grave, suite des chagrins et des fatigues qu'il avait éprouvés, le comte d'Orvilliers demanda et obtint la permission de quitter le service. Devenu veuf en 1783, il se retira à l'abbaye Saint-Magloire, à Paris. Il y était encore lorsque la révolution éclata. Forcé, sans doute, de chercher un asile ailleurs, on ignore où il alla ensuite, et l'on n'a pu se procurer aucune certitude sur l'époque et le lieu de sa mort.

Le comte d'Orvilliers était considéré comme l'un des meilleurs officiers généraux de cette époque. L'amiral espagnol don Gaston, quoique plus ancien que lui, avait consenti à servir sous ses ordres, et il disait hautement qu'il n'avait jamais vu de manœuvres aussi savantes que celles qu'il avait exécutées sous le commandement de cet amiral.

L'amiral Keppel lui-même, lors de son jugement, dit à la chambre des communes que la journée d'Ouessant lui avait appris quelque chose de nouveau.



DUCASSE

(JEAN-BAPTISTE),

LIEUTENANT GÉNÉRAL DES ARMÉES NAVALES, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

Né en Béarn en 1649, mort à Bourbon-l'Archambaut en juillet 1715.

Entré dans la marine à l'âge de quatorze ans, Ducasse y développa de telles dispositions et une si grande aptitude, qu'il ne tarda pas à franchir les grades subalternes. A vingt-neuf ans il était capitaine d'un bâtiment du commerce.

Au commencement de l'année 1678, la Compagnie française du Sénégal s'apercevant que son commerce souffrait de l'établissement que les Hollandais avaient formé dans l'île d'Arguin, elle résolut de s'en emparer. Les directeurs de cette Compagnie ayant proposé à Ducasse de se mettre à la tête de l'expédition qu'ils projetaient contre cette île, il accepta. On mit en conséquence à sa disposition un vaisseau de cinquante-cinq canons et deux grandes flûtes, sur lesquelles on embarqua environ cinq cents hommes de troupes.

Ducasse, sorti du Havre le 23 avril 1678, se présenta devant Arguin le 10 juillet suivant. Il n'éprouva aucun obstacle pour le débarquement de ses troupes, mais

lorsqu'il fit sommer le gouverneur du fort de se rendre, celui-ci répondit qu'il ne céderait qu'à la force, et qu'il était résolu de se battre jusqu'à la dernière extrémite.

Les directeurs de la Compagnie du Sénégal, comptant sur une conquête facile, avaient négligé de faire embarquer les munitions nécessaires pour un siége, en sorte que Ducasse se vit contraint de rembarquer ses troupes, préférant le retard, qui assurait le succès de son entreprise, à la précipitation qui l'aurait compromis.

Après s'être procuré au Sénégal les canons et les munitions dont il avait besoin, Ducasse reparaît devant Arguin le 22 août suivant, et y débarque aussi facilement que la première fois. Le gouverneur du fort, qui avait appelé à sa défense les peuplades indigènes, répond aux nouvelles sommations qui lui sont adressées qu'il fera son devoir. Ducasse alors dresse, près d'un chemin couvert, deux batteries de quatorze canons chacune, dont le feu est si vif et si bien dirigé que bientôt la contrescarpe est emportée. En deux jours la brèche est ouverte, et une mine va dans peu faire sauter une partie du fort. Le gouverneur effrayé d'un succès aussi rapide demande à capituler, et Ducasse, après quelques jours de siége, prend possession du fort et de l'établissement d'Arguin, qui plus tard fut assuré à la France par le traité de Nimègue. La Compagnie du Sénégal, pour récompenser Ducasse de ce fait d'armes, le nomma l'un de ses directeurs.

En revenant en France, Ducasse eut connaissance d'une frégate hollandaise qu'il chassa. Après l'avoir mise dans ses eaux et l'avoir canonnée pendant quelque temps, il manœuvra pour l'aborder. Il sauta à bord suivi d'environ vingt hommes de son équipage; mais pendant que lui et ses gens faisaient des prodiges de valeur, les

deux bâtiments, mal accrochés sans doute, se séparèrent. Cet événement ne déconcerta point Ducasse, et redoublant, au contraire, de valeur, il parvint, malgré l'infériorité du nombre, à se rendre maître de la frégate ennemie. Rappelant alors son bâtiment par ses signaux, il retourna à son bord et rentra quelques jours après à La Rochelle avec sa prise.

A son arrivée, les directeurs de sa Compagnie lui proposèrent de se rendre à Saint-Domingue, afin d'y établir un comptoir pour la traite des noirs. Ducasse y consentit, mais il ne s'attendait pas aux obstacles qu'il devait rencontrer dans l'exécution de cette mission. Les habitants du Cap furent tellement révoltés du seul nom de Compagnie, qu'ils prirent les armes pour le forcer à se rembarquer. Toutefois Ducasse ne se laissa point intimider, mais, au contraire, il vint à bout, par son éloquence et son habileté, de calmer la fougue des habitants; il leur prouva qu'il ne s'agissait en aucune manière de toucher à leurs priviléges ni de gêner leur commerce, et qu'étant obligés d'augmenter le nombre de leurs esclaves noirs, ils ne pouvaient se les procurer à meilleur marché que par sa Compagnie. Le comptoir fut donc établi, et Ducasse, après avoir pris toutes les mesures nécessaires pour assurer le succès de ses opérations, se hâta de retourner en France.

La Compagnie du Sénégal fut si satisfaite du résultat de la mission de Ducasse, qu'elle le chargea de conduire à Saint-Domingue le premier transport de nègres qu'elle y envoya. Deux voyages successifs qu'il y fit en moins de deux ans furent tellement fructueux pour la Compagnie et avantageux pour lui, qu'il se vit en état de quitter la carrière du commerce.

Son ambition se tourna dès lors vers la marine mili-

taire. Le bruit de ses exploits était parvenu à la cour, et Louis XIV ne fit aucune difficulté de l'admettre dans le corps de la marine royale. Il s'y distingua tellement par la bravoure et l'intrépidité qu'il déploya en plusieurs circonstances, qu'il parvint en peu de temps au grade de capitaine de vaisseau.

En 1691 Ducasse fut nommé gouverneur de Saint-Domingue. Il trouva cette colonie bien déchue de l'état brillant dans lequel il l'avait vue quelques années auparavant. Elle était sans fortifications, sans munitions, sans vaisseaux; les flibustiers, si longtemps la terreur de l'Amérique, avaient presque tous péri ou étaient tombés entre les mains des Anglais. Ceux-ci, conjointement avec les Espagnols leurs alliés, menaçaient la colonie, et les habitants, au lieu de se réunir contre leurs ennemis communs, étaient divisés entre eux. Ducasse prit des mesures si énergiques que bientôt il parvint à remédier à tous ces maux. Les Espagnols, qui déjà s'étaient approchés par terre jusqu'à quinze lieues du Cap, se hâtèrent de rebrousser chemin, sur le simple bruit des préparatifs qui se faisaient contre eux.

Délivré des Espagnols, Ducasse s'occupa des Anglais. Aidé de quelques flibustiers dont il avait su gagner la confiance, il fit une descente sur les côtes de la Jamaïque; il y causa des dégâts considérables, et rentra à Saint-Domingue avec un immense butin qui contribua à ramener l'abondance dans la colonie. Mais, quelques mois après, les Espagnols et les Anglais se présentèrent devant Saint-Domingue avec des forces bien supérieures à celles de Ducasse. Malgré la résistance qu'il leur opposa ils parvinrent à s'emparer du Cap, ainsi que des postes principaux de la colonie; mais bientôt les pertes qu'ils éprouvèrent dans les divers engagements que Du-

casse soutint contre leurs troupes, et la mésintelligence qui se mit entre eux, les forcèrent à abandonner leurs conquêtes et à se rembarquer.

Lorsqu'en 1694 Pointis exécuta son entreprise contre Carthagène, Ducasse lui fournit un corps considérable de flibustiers, qu'il avait su rassembler et tenir dans l'ordre, et il contribua par sa bravoure et son intelligence au succès de cette expédition. Toutefois, lorsqu'il s'agit de partager le butin, Pointis ayant fait des difficultés pour allouer aux flibustiers la part qui leur en revenait, Ducasse conçut le dessein de passer en France pour porter ses plaintes au roi; mais sur ces entrefaites, ayant reçu l'avis qu'une escadre anglaise mouillée à la Barbade menaçait Saint-Domingue, il crut devoir ajourner ses griefs contre Pointis et rester à son poste.

Cependant depuis leur retour de Carthagène les flibustiers éprouvaient des désastres continuels dans chacune de leurs entreprises et leur nombre diminuait sensiblement; Ducasse, ne voulant pas être témoin de la ruine de la colonie, sollicita vivement son rappel; en réponse il reçut une lettre par laquelle le ministre lui faisait connaître que le roi, satisfait de son zèle et appréciant la distinction de ses services, lui accordait la croix de Saint-Louis, mais il ajoutait que, vu les circonstances, il ne pouvait lui donner la permission de quitter son gouvernement. En effet, à cette époque Saint-Domingue était vivement pressé par ses ennemis; les Espagnols faisaient la guerre d'une manière inusitée entre des chrétiens, et ils exerçaient les traitements les plus cruels envers les habitants que le sort de la guerre faisait tomber entre leurs mains. Les Anglais n'étaient pas moins acharnés, mais, malgré leurs efforts, toutes leurs tentatives contre cette colonie échouèrent, et la paix conclue

à Ryswyck, en 1698, vint mettre un terme aux calamités dont elle était affligée. Ducasse alors s'occupa des moyens de remédier à l'état misérable dans lequel Saint-Domingue était réduit; ses soins ne furent point sans succès, et bientôt cette intéressante colonie vit renaître pour elle des jours plus prospères; l'abondance s'y rétablit, la culture reprit une activité inaccoutumée, et par le zèle éclairé de son gouverneur elle récupéra le rang qu'elle tenait jadis dans les Antilles.

Au commencement de l'année 1700 Ducasse fut appelé en Europe, et le roi le chargea d'une mission en Espagne, qui avait pour objet de régler plusieurs affaires relatives aux possessions des deux couronnes dans les Indes.

Bientôt la guerre de la Succession vint fournir à Ducasse une nouvelle occasion de se signaler. Chargé d'aller secourir Carthagène menacé par les Anglais, il sortit de Brest au mois de juillet 1702 et se dirigea d'abord sur Saint-Domingue. Après y avoir passé quelques jours, il faisait route pour se rendre à Carthagène, lorsque, le 19 août, se trouvant dans l'ouest de Sainte-Marthe et longeant le continent, il eut connaissance d'une escadre anglaise. C'était celle aux ordres de l'amiral Benbow, forte de sept vaisseaux, dont un de soixante-dix canons, un de soixante-quatre, un de cinquante-quatre et quatre de quarante-huit. Celle de Ducasse se composait de quatre vaisseaux de soixante à soixante-dix canons, d'un transport hollandais armé de quarante bouches à feu, et de plusieurs transports chargés de munitions. Le combat s'engagea à quatre heures et dura jusqu'à la nuit. Ce premier engagement fut tout à l'avantage de Ducasse. Le lendemain 20, au point du jour, l'escadre anglaise, qui ne l'avait point perdu de vue, se trouva

encore dans ses eaux. Deux vaisseaux seulement étaient à quelques portées de canon en arrière de lui; mais satisfait d'avoir soutenu la veille une lutte glorieuse contre un ennemi aussi supérieur en forces, et pressé de remplir sa mission, il continua sa route, Le 21, *le Bréda*, de soixante-dix, que montait l'amiral Benbow, et un autre vaisseau, se trouvant par la hanche du second vaisseau de la ligne française, le canonnèrent si vivement qu'ils le désemparèrent en moins d'une heure; cependant ce vaisseau, secouru à temps par ceux qui le suivaient, parvint à se dégager. L'escadre française attaquée faiblement continuait toujours sa route. Le 22, le vent, qui passa au sud, lui étant favorable, elle en profita pour gagner de vitesse l'avant-garde de l'escadre anglaise. Le 23 elle se trouvait à environ six lieues d'elle; mais l'amiral anglais ayant forcé de voiles parvint, après un léger engagement avec les vaisseaux de l'arrière, à reprendre une galiote anglaise dont Ducasse s'était emparé à la hauteur de Lisbonne. Le 24, à deux heures du matin, *le Bréda*, qui était en avant de son escadre, engagea le combat avec le dernier vaisseau français. Benbow ayant été rejoint par plusieurs des siens qui canonnèrent aussi ce vaisseau, il ne tarda pas à être entièrement désemparé. Mais au moment où l'amiral anglais se disposait à l'amariner, il se vit tout à coup abandonné par la plupart de ses vaisseaux qui passèrent sous le vent, malgré les signaux répétés de continuer le combat. Benbow venait dans ce moment même d'avoir la jambe droite fracassé par un boulet. Forcé, par cette défection, d'abandonner le champ de bataille, l'amiral anglais se dirigea sur la Jamaïque. Ducasse alors, prenant à la remorque celui de ses vaisseaux désemparés, fit route pour Carthagène, où sa présence,

cette fois, causa autant de joie aux habitants qu'elle leur avait inspiré de terreur quelques années auparavant.

En 1703, Ducasse fut remplacé dans le gouvernement de Saint-Domingue et nommé chef d'escadre. Il montait en cette qualité le vaisseau *l'Intrépide*, dans l'armée navale aux ordres du comte de Toulouse, lors du combat de Malaga (juillet 1704).

Elevé au grade de lieutenant général, Ducasse commandait l'armée navale qui, en 1714, fut chargée de bloquer Barcelonne, tandis que le maréchal de Berwick l'assiégeait par terre; mais ses infirmités, suites de ses longs et nombreux services, le forcèrent de se démettre de ce commandement avant la fin de la campagne. Il fut remplacé par le bailli de Belle-Fontaine.

A son retour en France, il se retira à Bourbon-l'Archambault, où il mourut au mois de juillet 1715. « Du« casse, dit le père Charlevoix, était un homme dont la « valeur allait de pair avec la prudence, et que son habi« leté mettait toujours au-dessus des contre-temps les « plus fâcheux; qui, dans quelque extrémité qu'il se soit « trouvé, n'a jamais manqué de ressources, mais les a « toujours cherchées dans son courage et sa vertu. »

FIN DU TOME TROISIÈME ET DERNIER.

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES MARINS COMPRIS DANS CE VOLUME.

L

M

O

P

R

S

T

V

W

FIN DE LA TABLE.

ERRATA DU TROISIÈME VOLUME.

Page 60 ligne	6.	à *lisez* là.
96	13.	Montrait, *lisez* montait.
129	23.	Ses, *lisez* ces.
203	27.	1730, *lisez* 1780.
209	30.	Taque, *lisez* attaque.
327	19.	1813, *lisez* 1803.
330	13.	1815, *lisez* 1811.
333	22.	De ces points, *lisez* de ces ponts.
337	7.	Des dernières, *lisez* de la dernière.
357	8.	Ils furent rencontrés, *lisez* elles furent rencontrées.
434	13.	Ouvert, *lisez* ouverture.